Rechtliche Grundlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin

Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Juristischen Fakultät
der Georg-August-Universität zu Göttingen

vorgelegt von
Johannes Posth
aus Berge

Göttingen 1973

Rechtliche Grundlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin

Dissertation
zur Erlangung des Doktorgrades
der Juristischen Fakultät
der Georg-August-Universität zu Göttingen

vorgelegt von
Johannes Posth
aus Berge

Göttingen 1973

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Berichterstatter: Prof. Dr. Zieger
Mitberichterstatter: Prof. Dr. Weber
Tag der mündlichen Prüfung: 10.7.1973

In Dankbarkeit

meinem lieben Onkel Hans

V o r w o r t

Im Rahmen eines völkerrechtlichen Seminars der Universität Göttingen unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Georg Erler hatte sich der Verfasser mit dem Viermächtestatus von Berlin befaßt. Dabei wurde der Verfasser von Herrn Senatsrat Dr. Peter Kroll aus der Berliner Senatskanzlei auf die besondere Situation der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin aufmerksam gemacht. Dieses spezielle Problem aus dem allgemeinen Berlin-Komplex rührt daher, daß die Eisenbahnbehörden der SBZ und späteren DDR bei der Durchführung des Eisenbahnverkehrs in West-Berlin mitwirken. Die Dissertation soll als wissenschaftliche Analyse einen Beitrag zur rechtlichen Deutung und Klärung der Lage der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin leisten, die weder im Viermächte-Abkommen über Berlin vom 3.9.1971 noch im Verkehrsvertrag vom 26.5.1972 eine Regelung gefunden hat.

Für die zur Bearbeitung des Themas unerläßlichen Auskünfte und fördernden Hinweise ist der Verfasser besonders Herrn Senatsrat Dr. Peter Kroll und Herrn Bundesbahndirektor Kurt Witt von der Verwaltungsstelle der Deutschen Bundesbahn in Berlin dankbar. Nicht zuletzt gilt sein Dank Herrn Prof. Dr. Gottfried Zieger für die Betreuung, die er der Dissertation nach der Emeritierung von Herrn Prof. Dr. Georg Erler hat angedeihen lassen.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534919_0047

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Literaturverzeichnis	V
Abkürzungsverzeichnis	XXIII
Einleitung:	1
Berlin-Problem im Rahmen der Deutschland-Frage	
Deutschlands Rechtslage - rechtliche Lösung ?	
Ursachen für das Berlin-Problem	
Kriegerische Besetzung ohne Vorbild	
Unklare Zielvorstellungen der Alliierten	
Kompetenzstreit in der amerikanischen Administration	
Themastellung	
Ideologischer Gegensatz und Recht	
auf internationaler Ebene: Universalität des Völkerrechts	
im innerdeutschen Bereich: Streben der DDR nach hoheitsrechtlichen Kompetenzen	
1. Abschnitt: Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1945	11
A. Zur Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland	11
I. Die Abgrenzung von öffentlichem und privatem Recht bei der Eisenbahn unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte	11
II. Die Deutsche Reichsbahn von 1920 bis zum 8.5.1945	14
B. Bedeutung und Folgen alliierter Akte für die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1945	16
I. Die Bedeutung der grundlegenden Vereinbarungen der Alliierten über Deutschland und der Beginn der Besatzungsverwaltung	16
1. Inhalt und Rechtsqualität der internationalen Abkommen, Erlasse und Erklärungen der Alliierten	16
2. Der Viermächtestatus von Groß-Berlin	28
a) Kriegerische Besetzung	28
b) Fortbestand des Deutschen Reiches	29
c) Berlin und die sowjetische Zone	30
d) Charakter und Inhalt der Besatzungsgewalt	31

3. Die Wahrnehmung hoheitlicher Machtbefugnisse im System des internationalen Besatzungsregimes in Deutschland 32

a) Gemeinschaftliche Hoheitsgewalt im Völkerrecht 32
b) Die gesamthänderische Besatzungsgewalt der Alliierten 34
aa) Die These von der"realen Teilung" der Besatzungsgewalt 34
bb) Die oberste Gewalt in den alliierten Vereinbarungen und den Verlautbarungen bei Beginn der Besatzungsverwaltung 36
cc) Die Besatzungsgewalt in Groß-Berlin 43

II. Die Regelungen und Maßnahmen seitens der Besatzungsmächte für das Eisenbahnwesen in Berlin unter besonderer Berücksichtigung der Situation der Deutschen Reichsbahn in den drei Westsektoren 45

1. Die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin 46

a) Wortlaut, Form und Rechtscharakter 46
b) Inhalt und Bedeutung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen 48

2. Die Bedeutung des Befehls über die Bildung der Reichsbahn-Direktions-Bezirke 54

3. Die Bedeutung des Befehls Nr. 8 der SMAD 55

Zusammenfassung 57

2. Abschnitt: Auswirkungen der politischen und rechtlichen Entwicklung in Deutschland nach 1945 auf die Situation der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin 58

A. Das Fortwirken der Vier-Mächte-Regelungen in Deutschland nach dem Ende der praktischen Zusammenarbeit in den interalliierten Organen und der Entstehung der BRD und DDR 59

I. Die Beendigung der gemeinsamen Tätigkeit im Alliierten Kontrollrat 59

1. Die wirtschaftliche Spaltung Deutschlands und die Blockade Berlins 59

2. Die Folge für das deutsche Eisenbahnwesen 63

II. Die Errichtung der BRD und der DDR 64

1. Die BRD und die Westmächte 64

2. Die DDR und die Sowjetunion 65

3. Gesetzliche Grundlagen für das Eisenbahnwesen in der BRD und in der DDR 70

a) Bundesrepublik Deutschland 70
b) Deutsche Demokratische Republik 70

4. Die rechtlichen Folgen 71

a) Fortbestand der Viermächtvereinbarung 71
b) Das deutsche Eisenbahnwesen 73

B. Grundzüge des hoheitsrechtlichen Status von Groß-Berlin 75

I. Die Spaltung Berlins 75

II. Die hoheitsrechtliche Lage West-Berlins 76

III. Die hoheitsrechtliche Lage Ost-Berlins 79

IV. Die Bedeutung der Maßnahmen der DDR vom 13.8.1961 für den innerstädtischen und interzonalen Eisenbahnverkehr 82

C. Das Viermächte-Abkommen über Berlin vom 3.9.1971 83

I. Die Bedeutung für den Status von Berlin 84

II. Die Bedeutung für das deutsche Eisenbahnwesen 91

III. Die ergänzenden innerdeutschen Vereinbarungen vom 17.12.1971 93

Zusammenfassung von A., B., C. und Schlußfolgerungen 96

D. Die rechtlichen Grundlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin 101

I. Die Fortgeltung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin 101

1. Das Verhältnis zu den grundlegenden Viermächte-Abkommen 101

2. Die Berufung auf die "clausula rebus sic stantibus" 103

II. Möglichkeiten einer analogen Anwendung von Grundsätzen für Grenzeisenbahnen und gebietsfremde Eisenbahnunternehmungen 107

III. Die rechtlichen Grundlagen im einzelnen 110

1. Die Eisenbahnhoheit 110

a) Zum Begriff der Eisenbahnhoheit 110
b) Die einzelnen Erscheinungsformen der Eisenbahnhoheit und ihre Inspruchnahme durch die Alliierten 111

aa) Die Eisenbahngesetzgebungsbefugnis 112
bb) Die Aufsicht 118

cc) Das Planfeststellungsrecht 121
dd) Aufstellung von Tarifen und Erlaß von Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung 123

aaa) Die allgemeinen Rechtsgrundlagen in Deutschland 123
bbb) Die Abmachungen zwischen der DR und der DB 125
ccc) Das Tarifgebiet West-Berlin 132

2. Rechtsstellung und Organisation der DR in West-Berlin 140

a) Rechtsstellung 140
b) Organisation 144
c) Die DR in West-Berlin im internationalen Eisenbahnverkehr 148

aa) Die besondere Stellung der DR in West-Berlin neben der DB/BRD und der DR/DDR 148
bb) Die Bedeutung des Viermächte-Abkommens über Berlin vom 3.9.1971 und des Verkehrsvertrages zwischen der BRD und der DDR vom 26.5.1972 153

3. Das Reichseisenbahnvermögen 159

a) Eigentum am Reichseisenbahnvermögen 160
b) Die Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens in West-Berlin 166
c) Mögliche neue Rechtsträger 173

4. Die Bahnpolizei 175

5. Die Rechtsverhältnisse des Personals 178

6. Die Steuerpflicht der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin 181

Zusammenfassung von D. 184

Literaturverzeichnis

All. KR u. Komm., Sammelh. 1	Die Berliner Konferenz der Drei Mächte. Der Alliierte Kontrollrat für Deutschland. Die Alliierte Kommandantur der Stadt Berlin. 1945. Sammelheft 1. Berlin 1946.
Altmeyer	A l t m e y e r , Klaus: Die Dokumente vom 5. Juni 1945 und die politische Einheit Deutschlands. In: EA 10 (1955), S. 7365-7376.
Amtsbl. am. Mil.-Reg.	Amtsblatt der Militärregierung Deutschland. Amerikanische Zone. Hrsg. v. Office of Military Government für Germany (U.S.).
Amtsbl. KR	Amtsblatt des Kontrollrates in Deutschland. 1945-1948. Hrsg. v. Alliierten Sekretariat. Berlin.
Amtsbl. KR (Erg.)	Amtsblatt des Kontrollrates in Deutschland. Ergänzungsblatt Nr. 1. Sammlung von Urkunden betreffend die Errichtung der Alliierten Kontrollbehörde. Hrsg. v. Alliierten Sekretariat. Berlin o.J..
Apelt	A p e l t , Willibalt: Diskussionsbeitrag in der Aussprache auf der Tagung der Vereinigung der deutschen Staatsrechtslehrer am 14.10.1954 über den ersten Beratungsgegenstand: Der deutsche Staats im Jahre 1945 und seither. In: VVDStRL 13 (1954), S. 63-64.
A. Arndt	A r n d t , Adolf: Der deutsche Staat als Rechtsproblem. Berlin 1960.
M. Arndt	A r n d t , Michael: Völkerrechtliche und staatsrechtliche Bedeutung der Berliner Erklärung vom 5. Juni 1945. Diss. Göttingen 1970.

Arzinger-Poeggel	A r z i n g e r , Rudolf und Walter P o e g g e l: Westberlin - selbständige politische Einheit. Berlin (Ost) 1965.
Autoren-Kollektiv, Thesen	Autoren-Kollektiv der Juristischen Fakultät der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg: Thesen zum Wesen und zur Entwicklung sozialistischen Rechts. In: StuR 12 (1963), S. 1841-1850.
Ballach, Eisenbahnrecht	B a l l a c h , Günther: Eisenbahnrecht mit den wichtigsten Dienstvorschriften. Berlin (Ost) 1960.
Ballach, EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung. Von einem Autoren-Kollektiv unter Leitung von Günther Ballach. Berlin (Ost) 1962.
Basic Doc.	A Decade of American Foreign Policy. Basic Documents, 1941-1949. Prepared at the request of the Senate Committee on Forgeign Relations by the Staff of the Committee and the Department of State. Washington 1950.
Becker	B e c k e r , Dieter: Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht. Berlin 1968.
Befehle SMAD	Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland. Aus dem Stab der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland. Sammelheft 1: 1945.
Berber 1 2	B e r b e r , Friedrich: Lehrbuch des Völkerrechts. Bd. 1: Allgemeines Friedensrecht. München-Berlin 1960. Bd. 2: Kriegsrecht. 2. Aufl. München-Berlin 1969.
Berber, Konfliktsrecht	B e r b e r , Friedrich: Völkerrecht. Dokumentensammlung. Bd. 2: Konfliktsrecht. München-Berlin 1967.

Berlin 1946-1948	Berlin. Behauptung von Freiheit und Selbstverwaltung. 1946-1948. Berlin 1959. (Schr z Blner ZGesch 2).
Berlin 1948-1951	Berlin. Ringen um Einheit und Wiederaufbau. 1948-1951. Berlin 1962.(Schr z Blner ZGesch 3).
Berlin 1951-1954	Berlin. Chronik der Jahre 1951-1954. Berlin 1958. (Schr z Blner ZGesch 5).
Berlin 1955-1956	Berlin. Chronik der Jahre 1955-1956. Berlin 1971. (Schr z Blner ZGesch 6).
Berlin, Quellen 1 2	Berlin. Quellen und Dokumente 1945-1951. Hlbd. 1. Hlbd. 2. Berlin 1964. (Schr z Blner ZGesch 4, 1; 4, 2).
Bln. Dok.	Dokumente zur Berlin-Frage 1944-1966. Hrsg. v. Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik. 3. Aufl. München 1967.
Berlin-Regelung	Die Berlin-Regelung. Das Viermächte-Abkommen über Berlin und die ergänzenden Vereinbarungen. Hrsg. v. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. Bonn 1971.
Bindschedler	B i n d s c h e d l e r , Rudolf L.: Die völkerrechtliche Stellung Deutschlands. In: Schw Jb f IR 6 (1949), S. 37-64.
Blumenwitz	B l u m e n w i t z , Dieter: Die Grundlagen eines Friedensvertrages mit Deutschland. Berlin 1966.
Böckenförde	B ö c k e n f ö r d e , Ernst-Wolfgang: Die Rechtsauffassung im kommunistischen Staat. 2. Aufl. München 1967.
Böhm	B ö h m , Dietrich: Berliner Verfassung, Grundgesetz und Besatzungsmacht. Diss. Köln 1966.

Boldyrjew	B o l d y r j e w , V.: Völkerrechtliche Aspekte der Stellung Westberlins. In: DDZ 17 (1969), S. 3-17.
Brandt	B r a n d t , Helmut: Herrschaftsordnung und Selbstverwaltung im viergeteilten Groß-Berlin. In: Gedächtnisschrift Hans Peters. Berlin-Heidelberg-New York 1967, S. 445-479.
Brandweiner	B r a n d w e i n e r , Heinrich: Die Deutsche Demokratische Republik und das Problem der Staatennachfolge. In: DAP 1 (1956), S. 496-502.
Clay	C l a y , Lucius D.: Entscheidung in Deutschland. Frankfurt 1950.
Chauvinière	C h a u v i n i è r e , Jean de la: L'administration internationale de Berlin. 1945-1957. Thèse du droit. Paris. O.J.
Coret	C o r e t , Alain: Le Condominium. Paris 1960.
Dahm 1 3	D a h m , Georg: Völkerrecht. Bd. 1. Stuttgart 1958. Bd. 3. Stuttgart 1961.
Deuerlein, Auslegung	D e u e r l e i n , Ernst: Auslegung und Vollzug des Potsdamer Abkommens. In: Potsdam und die deutsche Frage. Köln 1970, S. 36-92.
Deuerlein, Einheit	D e u e r l e i n , Ernst: Die Einheit Deutschlands. Bd. 1: Die Erörterungen und Entscheidungen der Kriegs- und Nachkriegskonferenzen 1941-1949. 2. Aufl. Frankfurt am Main-Berlin 1961.
Dokumentation	Dokumentation zur Westberlinfrage. Hrsg. v. Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der DDR. Berlin (Ost) 1 .

Dokumente zur Deutschlandspolitik	Dokumente zur Deutschlandpolitik. Reihe 3. Bd. 3. 5.5.1955-31.12.1955. Bearb. v. Ernst Deuerlein, Hrsg. v. Bundesministerium für Gesamtdeutsche Fragen. Frankfurt am Main-Berlin 1961.
Dölle-Zweigert	D ö l l e , Hand und Konrad Z w e i g e r t : Gesetz Nr. 52. Über Sperre und Beaufsichtigung von Vermögen. Stuttgart 1947.
Eckhardt	E c k h a r d t , Ulrich: Die Rechtslage Berlins nach einer innerdeutschen Anerkennung. In: DA 3 (1970), S. 449-460.
Erdmann	E r d m a n n , Ulrich: Nichtanerkannte Staaten und Regierungen. Göttingen 1966. (Institut für Völkerrecht der Universität Göttingen. Reihe Allgemeines Völkerrecht. 12).
Ermacora	E r m a c o r a , Felix: Berlin, Relikt der Einheit Deutschlands? In: Gedächtnisschrift Hans Peters. Berlin-Heidelberg-New York 1967.
Erler	E r l e r , Georg: Grundprobleme des Internationalen Wirtschaftsrechts. Göttingen 1956.
Faust	F a u s t , Fritz: Das Potsdamer Abkommen und seine völkerrechtliche Bedeutung. 4. Aufl. Frankfurt am Main-Berlin 1969.
Finger, Eisenbahngesetze (2) (6)	F i n g e r , Hans-Joachim: Eisenbahngesetze. 2. Aufl. München-Berlin 1943. 6. Aufl. München 1970.
Finger, EVO	F i n g e r , Hans-Joachim: Eisenbahn-Verkehrsordnung. 4. Aufl. München 1970.

Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr	F i n g e r , Hans-Joachim: Internationaler Eisenbahnverkehr. 2. Aufl. München-Berlin 1965.
Fischer	F i s c h e r , Alexander: Teheran Jalta Potsdam. Die sowjetischen Protokolle von den Kriegskonferenzen der "Großen Drei". Köln 1968. (Dokumente z. Außenpolitik.1).
For. Rel. 1943 I	Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers 1943. Vol. 1.: General. Washington 1963.
For. Rel. 1944 I	Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers 1944. Vol. 1: General. Washington 1966.
For. Rel. 1945 III	Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers 1945. Vol. 3: European Advisory Commission; Austria; Germany. Washington 1968.
Franklin	F r a n k l i n , William M.: Zonal Boundaries and Access to Berlin. World Politics 16 (1963/64), S. 1-31.
Fromm	F r o m m , Günter: Das Schicksal der Deutschen Reichsbahn und der Reichswasserstraßenverwaltung nach dem Zusammenbruch in der amerikanischen Besatzungszone bis zum Jahre 1948. Diss. München 1950.
Gazette 1 3	Military Government Gazette, Germany. Sixt Army Group Area of Control. No. 1. O.O. O.J.. Twenty-first Army Group Area of Control. No. 3. O.O. O.J..
Giese	G i e s e , Friedrich: Identität und Kontinuität bei Eisenbahn und Post. In: DRZ 5 (1950), S. 104-105.

Görner — G ö r n e r , Gunter: DDR gewährleistet friedlichen Westberlin-Transit. Berlin (Ost) 1969.

Goltermann-Krien — G o l t e r m a n n , Erich und Erich K r i e n : Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Frachtverkehr - CIV/CIM-. Berlin 1965.

Grewe — G r e w e , Wilhelm: Ein Besatzungsstatut für Deutschland. Stuttgart 1948.

Guggenheim 1 / 2 — G u g g e n h e i m , Paul: Lehrbuch des Völkerrechts. Bd. 1. Basel 1948. Bd. 2. Basel 1951.

Guggenheim-Marek — G u g g e n h e i m , Paul und Krystyna M a r e k : Verträge, völkerrechtliche. In: WVR 3, S. 528-544.

Günther — G ü n t h e r , Arno: Zur Rechtsstruktur des deutschen Interzonenverkehrs. In: Int. TransportZ 15 (1953), S. 2603-4.

Haas — H a a s , Friedrich: Vorläufige Verfassung von Groß-Berlin. 3. Aufl. Berlin 1947.

Hacker — H a c k e r , Jens: Zum Problem der Staaten-Sukzession in der Sicht der "DDR". In: Recht in Ost und West 14 (1970), S. 1-16.

Harter — H a r t e r , Helmut: Die staatsrechtliche Stellung der Deutschen Eisenbahnen nach dem 8.5.1945 im Hinblick auf die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen. Diss. Heidelberg 1951.

Haushaltsreform — Die Haushaltsreform in der DDR. Berlin (Ost) 1950.

Haustein, Internationales Eisenbahnrecht	H a u s t e i n , Werner: Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht. Frankfurt am Main 1953.
Haustein, Stellung	H a u s t e i n , Werner: Die völkerrechtliche Stellung der Eisenbahnen in Kriegs- und Nachkriegszeiten. Köln-Darmstadt 1952. (Schriftenreihe "Die Bundesbahn" zum amtlichen Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn. 1).
Haustein-Günther	G ü n t h e r , Arno: Zur Rechtsordnung des Verkehrs. In: Die Eisenbahnen im Deutschen Öffentlichen Recht. Hrsg. v. Werner Haustein. Frankfurt am Main 1960, S. 220-302.
Haustein-Kruchen	K r u c h e n , Erich: Allgemeines über Eisenbahnen. Eisenbahnhoheit einschließlich des Unternehmungsrechts. S. 9-91. Zur Rechtsordnung des Betriebes. S. 183-219. In: Die Eisenbahnen im Deutschen Öffentlichen Recht. Hrsg. v. Werner Haustein. Frankfurt am Main 1960.
Haustein-Pschirrer	H a u s t e i n , Werner und Willibald P s c h i r r e r : Internationales Eisenbahnrecht, Quellensammlung. Bd. 1. Bd. 2. Frankfurt am Main 1956.
Haustein-Stumpf	H a u s t e i n , Werner und B. S t u m p f : Hundert Jahre deutsche Eisenbahner. Leipzig 1935.
Haustein-Wahl	W a h l , Norbert: Die Bahnaufsicht In: Die Eisenbahnen im Deutschen Öffentlichen Recht. Hrsg. v. Werner Haustein. Frankfurt am Main 1960, S. 91-133.
Held	H e l d , Hermann: Rheinland-Besetzung In: WVR 3, S. 125-127.

Henderson	H e n d e r s o n , W.O.: Die Entstehung der preußischen Eisenbahnen 1815-1848. In: Moderne deutsche Wirtschaftsgeschichte. Hrsg. v. Karl Erich Born. Köln-Berlin 1966, S. 137-150.
Heidelmeyer	H e i d e l m e y e r , Wolfgang: Mutmaßungen über Berlin. In: EA 20 (1965), S. 711-718.
v. d. Heydte	v. d. H e y d t e , Friedrich August Freiherr von der: Die Entwicklung der deutschen Rechtslage. In: JfIR 11 (1962), S. 137-148.
v. d. Heydte, Potsdamer Abkommen	v. d. H e y d t e , Friedrich August Freiherr von der: Potsdamer-Abkommen von 1945. In: WVR 2, S. 786-790.
v. d. Heydte, Völkerrecht 1	v. d. H e y d t e , Friedrich August Freiherr von der: Völkerrecht. Bd. 1. Köln 1958.
Heyland	H e y l a n d , Karl: Die Rechtsstellung der besetzten Rheinlande. Stuttgart 1923. (Handbuch d. Völkerrechts II, 7).
Hoenicke	H o e n i c k e , Ulf: Die Fortgeltung von Verträgen des Deutschen Reiches in der BRD und der DDR. (Veröffentlichungen d. Instituts f. VR d. Universität Göttingen, Allgemeines Völkerrecht, Bd.14).
Hoffmann	H o f f m a n n , Gerhard: Die deutsche Teilung. Pfullingen 1969.
Huber	H u b e r , Ernst Rudolf: Wirtschaftsverwaltungsrecht. Bd. 1 2. Aufl. Tübingen 1953.
Jaenicke	J a e n i c k e , Günther: Der Abbau der Kontrollratsgesetzgebung. Köln-Berlin 1952.
Jellinek	J e l l i n e k , Georg: Allgemeine Staatslehre. 3. Aufl. Darmstadt 1959.

Jennings	J e n n i n g s , R. Y.: Government in Commission. In: BY 23 (1946), S. 112-141.
Kaufmann	K a u f m a n n , Erich: Deutschlands Rechtslage unter der Besatzung. Stuttgart 1948.
Keesing	K e e s i n g ' s Contemporary Archives. Vol. 5 (1943-1946). Bristol o. J..
Kegel	K e g e l , Gerhard: Ein Vierteljahrhundert danach - das Potsdamer Abkommen und was aus ihm geworden ist. Berlin (Ost) 1970.
Keiderling-Stulz	K e i d e r l i n g , Gerhard und Percy S t u l z: Berlin 1945-1968. Zur Geschichte der Hauptstadt der DDR und der selbständigen politischen Einheit West-Berlin. Berlin (Ost) 1970.
Kelsen, Staatslehre	K e l s e n , Hans: Allgemeine Staatslehre. Bad Homburg v. d. Höhe-Berlin-Zürich 1966. (Unveränderter Neudruck der 1. Aufl. 1925.).
Kelsen, Termination	K e l s e n , Hans: The International Legal Status of Germany to be Established Immediately upon Termination of the War. In: AJIL 38 (1944), S. 689-194.
Kennan	K e n n a n , George F.: Memoiren eines Diplomaten. Stuttgart 1968.
Kittel	K i t t e l , Theodor: Einige Rechtsfragen der Deutschen Reichsbahn. In: Die Reichsbahn im öffentlichen Recht. Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der Deutschen Reichsbahn. 1932, S. 43-83.

Kolloch — K o l l o c h , Viktor: Der Internationale Eisenbahngüterverkehr (CIM). 1. Aufl. Berlin (Ost) 1960.

Klein — K l e i n , Friedrich: Neues Deutsches Verfassungsrecht. Frankfurt am Main 1949.

Klenner — K l e n n e r , Hermann: Der Marxismus-Leninismus über das Wesen des Rechts. Berlin (Ost) 1954.

Korowin, System — K o r o w i n , E. A.: Begriff, Quellen und System des Völkerrechts. Moskau 1957. (Dt. Übersetzung von L. Schultz in: Völkerrecht.) Hrsg. v. d. Akademie d. Wissenschaften d. UdSSR. (Veröffentlichungen d. Instituts f. int. Recht an d. Universität Kiel. 43). Hamburg 1969, S. 1-20.

Korowin, Übergangszeit — K o r o w i n , E. A.: Das Völkerrecht der Übergangszeit. Basel 1929.

Kordt — K o r d t , Erich: Weltherrschaftsstreben und Völkerrecht. In: JfIR 11 (1962), S. 178-200.

Kramer — K r a m e r , Erwin: Für die Normalisierung des Verkehrs - gegen die Verletzung der Interessen der DDR. In: "Neues Deutschland" 20. Jg. Nr.172 v. 25.6.1965, S. 5-6.

Kreutzer — K r e u t z e r , Heinz: Der Status Berlins. Vortrag vor dem Königsteiner Kreis am 7.2.1959 in Berlin. KK 23/59.

Kröger — K r ö g e r , Herbert: Adenauers "Identitätstheorie" und die völkerrechtliche Stellung der DDR. In: DAP 2 (1957), S. 353-364.

Krüger, Deutschland	K r ü g e r , Herbert: Bundesrepublik Deutschland und Deutsches Reich. In: SJZ 5 (1950), S. 113-122.
Krüger, Eigentum	K r ü g e r , Herbert: Das Eigentum am Reichssondervermögen "Deutsche Reichsbahn" heute. In: Die Reichsbahn 23 (1949), S. 184-187.
Krülle	K r ü l l e , Siegrid: Die völkerrechtlichen Aspekte des Oder-Neiße-Problems. Berlin 1970. (Schr z VR 10).
Kunz	K u n z , Josef L.: Die Staatenverbindungen. Stuttgart 1929. (Handbuch d. Völkerrechts II, 4).
Laun, Eingriffe	L a u n , Rudolf: Zu den Eingriffen in das Versicherungswesen in der östlichen Besatzungszone. Ein Rechtsgutachten. Sondernummer 3, S. 1-10.
Lauterpacht	L a u t e r p a c h t , Elihu: The Contemporary Practice of the United Kingdom in the Field of International Law - Survey and Comment, VII. In: ICLQ 8 (1959), S. 146-212.
Lawrence	L a w r e n c e , T. S.: The Principles of International Law. 7. ed. London 1925.

Legien — L e g i e n , Roman: Der rechtliche Status des Sowjetsektors. In: Berlin Sowjetsektor. Hrsg. v. Büro für Gesamtberliner Fragen. Berlin 1965, S. 41-53.

Leibholz — L e i b h o l z , Gerhard: Zur gegenwärtigen Lage des Völkerrechts. In: ArchfVR 1 (1948/49), S. 415-423.

Lewald — L e w a l d , Walter: Deutschlands Rechtslage. In: NJW 4 (1951), S. 343-345.

Lewin — L e w i n , David B.: Grundprobleme des modernen Völkerrechts. Moskau 1958. Dt. Übersetzung von P. Rossbacher und D. Frenzke in: Drei Beiträge zur Völkerrechtslehre. (Veröffentlichungen d. Instituts f. int. Recht an d. Universität Kiel. 59). Hamburg 1969, S. 61-306.

Lindner — L i n d n e r , Gerhard: Die widerrechtliche Besetzung Westberlins. In: DAP 4 (1959), S. 231-255.

Liszt — L i s z t , Franz von: Das Völkerrecht. 11. Aufl. Berlin 1921.

Liszt-Fleischmann — L i s z t , Franz von: Das Völkerrecht. 12. Aufl. Bearb. v. Max F l e i s c h m a n n. Berlin 1925.

Lush — L u s h , C. D.: The Relationship between Berlin and the Federal Republic of Germany. In: ICLQ 14 (1965), S. 742-787.

Mahnke — M a h n k e , Hans Heinrich: Berlin - fünfte Besatzungszone oder Teil des sowjetischen Besatzungsgebiets? In: DA 2 (1969), S. 473-482.

Mampel — M a m p e l , Siegfried: Der Sowjetsektor von Berlin. Frankfurt am Main-Berlin 1963.

Mampel, Verfassung	M a m p e l , Siegfried: Die Verfassung der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands. 2. Aufl. Frankfurt am Main-Berlin 1966.
Mann, Status	M a n n , Fritz Alexander: Deutschlands heutiger Status. In: SJZ 2 (1947), S. 476-479.
Marx	M a r x , Karl: Zur Kritik der politischen Ökonomie. Erstes Heft. 1859. 4. Aufl. Berlin (Ost) 1963.
Materialien	Materialien zum Bericht zur Lage der Nation. BT-Drucksache VI/223 v. 11.1.1970.
Maunz	M a u n z, Theodor: Deutsches Staatsrecht. 13. Aufl. München-Berlin 1964.
O. Mayer	M a y e r , Otto: Deutsches Verwaltungsrecht. Bd. 2. 2. Aufl. München-Leipzig 1917.
Mayer	M a y e r , Richard: Die Deutsche Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet. Köln/Riehl-Stade/Elbe 1949.
Meissner	M e i s s n e r , Boris: Das Wesen und der Geltungsbereich des Völkerrechts. In: Völkerrecht in Ost und West. Hrsg.v. R. Maurach und B. Meissner. Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz 1967.
Menzel, Souveränität	M e n z e l , Eberhard: Wie souverän ist die Bundesrepublik? In: ZRP 4 (1971), S. 178-189.
Menzel, Verfassungswidrigkeit	M e n z e l , Eberhard: Verfassungswidrigkeit der Ostverträge von 1970? In: DÖV 24 (1971), S. 361-378.
Mil.-Gov. (brit.)	Military Government. Greater Berlin. Area of Control. O.J..

Mittag	M i t t a g , Günter: Organisation und Leitung im sozialistischen Eisenbahnwesen der DDR Berlin (Ost) 1959.
Mittag-Rehbein	M i t t a g , Günter und Elfriede R e h b e i n : Zwei Wege im deutschen Eisenbahnwesen. Berlin (Ost) 1959.
Mollnau	M o l l n a u , Karl A.: Theoretische Probleme der gesellschaftsorganisierenden Funktion des sozialistischen Rechts. In: StuR 16 (1963), S. 715-729.
Mosely, Dismemberment	M o s e l y , Philip E.: Dismemberment of Germany. The Allied Negotiations from Yalta to Potsdam. In: Foreign Affairs 28 (1950), S. 486-498.
Mosely, Friedenspläne	M o s e l y , Philip E.: Die Friedenspläne der Alliierten und die Aufteilung Deutschlands. In: EA 5 (1950), S. 3032-3043.
Mosely, Occupation	M o s e l y , Philip E.: The Occupation of Germany. New Light on How the Zones Were Drawn. In: Foreign Affairs 28 (1950), S. 580-604.
Münch	M ü n c h , Fritz: Die Freie Stadt. In: FW 55 (1959/60), S. 26-45.
Nehlert	N e h l e r t , Gerhard: Die Beschränkung der deutschen Gerichtsbarkeit. Berlin 1948.
Oppenheim-Lauterpacht	O p p e n h e i m , L.: International Law 8. ed. By H. L a u t e r p a c h t . Vol. 1: Peace. London 1955.
Peck	P e c k , Joachim: Koexistenz und Deutschlandfrage. Berlin (Ost) 1961.

Peck, Völkerrechtssubjektivität	P e c k , Joachim: Die Völkerrechtssubjektivität der Deutschen Demokratischen Republik. Berlin (Ost) 1960.
Pischel, Eisenbahnfrachtrecht	P i s c h e l , Werner: Die Sowjetisierung des innerstaatlichen und zwischenstaatlichen Eisenbahnfrachtrechts in den europäischen Ostblockstaaten. In: ArchfEis 70 (1960), S. 449-492.
Pischel, Eisenbahnverkehrsordnung	P i s c h e l , Werner: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 8. September 1938. In: ArchfEis 71 (1961), S. 299-330.
Pischel, Rückwirkung	P i s c h e l , Werner: Rückwirkung von Wirtschaftsordnungen auf das Eisenbahnfrachtrecht. In ArchfEis 67 (1957), S. 503-518.
Potsdam Papers I II	Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers. The Conference of Berlin. (The Potsdam Conference). 1945. Vol. 1. Vol. 2. Washington 1960.
Rauschning	R a u s c h n i n g , Dietrich: Die Berlin-Frage im neueren Schrifttum. In: EA 16 (1961), S. 665-674.
Reichsbahngesetz	Gesetz über die Deutsche Reichsbahn (Reichsbahngesetz) vom 4. Juli 1939. Vom Reichsverkehrsministerium autorisierte Textausgabe mit der amtlichen Begründung. Leipzig 1939.
Reinkemeyer	R e i n k e m e y e r , Hans-Albert: Völkerrechtsauffassung, sowjetische. In: WVR 3, S. 662-665.
Reintanz	R e i n t a n z , Gerhard: Der Moskauer Vertrag. In: NJ 10 (1956), S. 17-20.
Riklin	R i k l i n , Alois: Das Berlinproblem. Köln 1964.

Rottmann	R o t t m a n n , Joachim: Der Vier-mächte-Status Berlins. Bonn-Berlin 1959.
Rshewski	R s h e w s k i , Juri: Westberlin - ein politisches Gebilde sui generis. Moskau o.J..
Ruge	R u g e , Hans Georg: Das Zugangsrecht der Westmächte auf dem Luftweg nach Berlin. Berlin 1969. (Schr z. ÖR 85).
Sarter-Kittel	S a r t e r , Adolf und Theodor K i t t e l : Die Deutsche Bundesbahn. Frankfurt am Main 1952.
Sauer	S a u e r , Wilhelm: System des Völkerrechts. Bonn 1952.
Schienenwege	Uns gehören die Schienenwege. Eine Festschrift des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR zum 125-jährigen Jubiläum der Eisenbahnen in Deutschland. Berlin (Ost) 1960.
Schirmer,	S c h i r m e r , Gregor: Universalität völkerrechtlicher Verträge und internationaler Organisationen. Berlin (Ost) 1966.
Schirmer, Völkerrecht	S c h i r m e r , Gregor: Völkerrecht schützt Grenzen der DDR. In: DAP 8 (1963), S. 703-709.
Schlegelberger-Geßler	S c h l e g e l b e r g e r : Handelgesetzbuch. Erl. v. E. Geßler, W.Schröder, W. Hildebrandt u. G. Schröder. Bd. 4. 3. Aufl. Berlin-Frankfurt am Main 1957.
v. Schmoller	S c h m o l l e r , Gustav von und Hedwig M a i e r und Achim T o b l e r : Handbuch des Besatzungsrechts. Bd. 1. Bd. 2. Tübingen 1957.

Schneider	S c h n e i d e r , Peter: Condominium. In: WVR 1, S. 297-299.
Schröder	S c h r ö d e r , Dieter: Die Bedeutung der Berliner Rechte der Alliierten für den Zugang von Deutschen nach Berlin. In: RuP 5 (1969), S. 11-19.
Schüle	S c h ü l e , Adolf: Berlin als völkerrechtliches Problem. In: Berlin in Vergangenheit und Gegenwart. Tübinger Vorträge. Hrsg. v. H. Rothfels Tübingen 1961, S. 124-139. (Tübinger Studien zur Geschichte und Politik. 14).
Schuster	S c h u s t e r , Rudolf: Deutschlands staatliche Existenz im Widerstreit politischer und rechtlicher Gesichtspunkte 1945-1963. München 1963.
Seidl-Hohenveldern	S e i d l - H o h e n v e l d e r n , Ignaz: Völkerrecht. Köln 1965.
Siegler I	S i e g l e r , Heinrich von: Dokumentation zur Deutschlandfrage. Hauptband 1: Von der Atlantik-Charta 1941 bis zur Aufkündigung des Berlin-Status durch die UdSSR 1958. 2. Aufl. Bonn-Wien-Zürich 1961.
Smith	S m i t h , Jean E.: Der Weg ins Dilemma. Berlin 1965.
Stappert, Recht	S t a p p e r t , Albert: Das Recht der Besatzungsmächte in der amerikanischen Zone. Heidelberg 1946.
Stille	S t i l l e , Friedrich: Der Interzonenverkehr. In: Die Bundesbahn 30 (1956), S.675-685.
Stödter	S t ö d t e r , Rolf: Deutschlands Rechtslage. Hamburg 1948.

Tehran Papers	Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers. The Conferences at Cairo and Tehran 1943. Washington 1961.
Tunkin, Grundlagen	T u n k i n , Grigorij I.: Grundlagen des modernen Völkerrechts. Moskau 1956. Dt. Übersetzung v. P. Rossbacher und D. Frenzke in: Drei Beiträge zur Völkerrechtslehre. (Veröffentlichungen d. Instituts f. int. Recht an d. Universität Kiel. 59). Hamburg 1969, S. 3-57.
Tunkin, Kampf	T u n k i n , Grigorij I.: Der ideologische Kampf und das Völkerrecht. Moskau 1969, S. 309-461.
Verdroß, Staatsgebiet	V e r d r o ß , Alfred: Staatsgebiet, Staatsgemeinschaftsgebiet und Staatengebiet. In: Niemeyers Zeitschrift für Internationales Recht 37 (1927), S. 293-305.
Verdroß, Verfassung	V e r d r o ß , Alfred: Die Verfassung der Völkerrechtsgemeinschaft. Wien-Berlin 1926.
Verdroß, Völkerrecht	V e r d r o ß , Alfred: Völkerrecht. 5. Aufl. Wien 1964.
Verkehr	Der Verkehr zwischen der Bundesrepublik, Berlin und der Sowjetzone. Dokumente und Berichte unter Berücksichtigung der wichtigsten sowjetzonalen Bestimmungen. Stand: Oktober 1955. Hrsg. v. d. Presse- u. Informationsstelle Berlin des Bundesministerium für Gesamtdeutsche Fragen.
Verkehrsvertrag	Der Verkehrsvertrag zwischen der BRD und der DDR vom 26. Mai 1972. Hrsg. v. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. Bonn 1972.

Verträge	Die Verträge der Bundesrepublik Deutschland mit der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und mit der Volksrepublik Polen. Hrsg. v. Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. Bonn 1971.
Vetter	Stückgut-Transprt-Ordnung und Tariffragen. Erläutert von einem Autoren-Kollektiv unter Leitung von Horst V e t t e r. Berlin (Ost) 1967.
Virally	V i r a l l y, Michel: Die internationale Verwaltung Deutschlands. Baden-Baden 1948.
Visscher	V i s s c h e r , Charles de: Théories et Realités en Droit International Public. Paris 1955.
Weber	W e b e r , Werner: Die Rechtsnatur des Reichsbahnbetriebes und das Reichsgericht. In: ZAkDR 6 (1939), S. 679-680.
Weirauch-Heinze	Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938 mit Allgemeinen Durchführungsbestimmungen. Kommentar hrsg.v. W. W e i r a u c h . 8. Aufl. bearb. v. Werner H e i n z e . Berlin 1962.
Wengler, Rechtslage	W e n g l e r , Wilhelm: Die Rechtslage der Eisenbahnen und Wasserstraßen in Berlin. In: JR 4 (1950), S. 641-646. 676-682.
Wengler, Völkerrecht 1 2	W e n g l e r , Wilhelm: Völkerrecht. Bd. 1. Bd. 2 Berlin-Göttingen-Heidelberg 1964.
Wettig	W e t t i g , Gerhard: Berlin in den interalliierten Vereinbarungen und im Potsdamer Abkommen. In: Potsdam und die deutsche Frage. Köln 1970, S. 93-311.

Witt — W i t t , Kurt: Die Bedeutung des Versorgungs- und Sozialdienstes der Verwaltungsstelle Berlin der Deutschen Bundesbahn für die Westberliner Eisenbahner. In: Das Sozialblatt. Organ der Sozialeinrichtungen der DB. 1964, S. 67-71, 99-102.

Wolff — W o l f f , Hans Julius: Der Unterschied zwischen öffentlichem und privatem Recht. In: AöR 76 (1950/1), S. 205-217.

WVR 1 2 3 — Wörterbuch des Völkerrechts. Begr. v. Karl S t r u p p . 2. Aufl. Hrsg. v. Hans-Jürgen S c h l o c h a u e r . Bd. 1. Berlin 1960. Bd. 2. Berlin 1961. Bd. 3. Berlin 1962.

Yalta Papers — Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers. The Conferences at Malta and Yalta 1945. Washington 1955.

Zieger — Z i e g e r , Gottfried: Das Staatsbürgerschaftsgesetz der DDR. Frankfurt am Main-Berlin 1969.

Zimbehl, Transportwesen — Z i m b e h l , Alfred: Zu einigen Fragen des Verhältnisses von Verwaltungsakt und Vertrag im Transportwesen der Deutschen Demokratischen Republik unter besonderer Berücksichtigung der Beförderungspflicht. In: StuR 6 (1957), S. 50-63.

Zimbehl u. a., Entwicklung — Z i m b e h l , Alfred und Heinz B ä c k e r , Wilfried T e u c h e r t und Helmut H e i n s c h e l : Zur Entwicklung des Verkehrsrechts in der DDR von 1949-1959. In: Wissenschaftliche Zeitschrift d. Hochschule f. Verkehrswesen Dresden 7 (1959/60), S.193-216.

Zink — Z i n k , Harold: American Military Government in Germany. New York 1947.

Zinn — Z i n n , Georg A.: Das staatsrechtliche Problem Deutschlands. In: SJZ 2 (1947), S. 3-11.

a.A.	andere Ansicht
a.a.O.	am angegebenen Ort
abgedr.	abgedruckt
Abk.	Abkommen
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
Abt.	Abteilung
a.E.	am Ende
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AJIL	American Journal of International Law
all.	alliierte(r)
All. Komm.	Alliierte Kommandantur
All. KR	Alliierter Kontrollrat
am.	amerikanisch
Amtsbl. KR (Erg.)	Amtsblatt des Kontrollrates in Deutschland (Ergänzungsblatt Nr. 1)
An.	Anmerkung
AO	Anordnung
AöR	Archiv für Öffentliches Recht
ArchfEis	Archiv für Eisenbahnwesen
ArchfVR	Archiv für Völkerrecht
Art. (Artt.)	Artikel
Aufl.	Auflage
ausführl.	ausführlich
Az.	Aktenzeichen

b.	bei
BB	Der Betriebsberater
BBahnG	Bundesbahngesetz
Bd.	Band
bearb.	bearbeitet
begr.	begründet
Ber.	Bericht
Beschl.	Beschluß
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BK/L ()	Berlin Kommandatura/Letter (Jahreszahl) laufende Nr.
BK/O ()	Berlin Kommandatura/Oder (Jahreszahl) laufende Nr.
Bln.	Berlin
BO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BOA	Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen
BRD	Bundesrepublik Deutschland
brit.	britisch
BT	(Deutscher) Bundestag
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichtes
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BY	The British Yearbook of International Law
EZ	Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr
bzw.	beziehungsweise

ca.	circa
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CIV	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer
Conf.	Conference
d.	der, die, das
D.	Deutschland
DA	Deutschland Archiv
DAP	Deutsche Außenpolitik
DB	(vor Nr.) Durchführungsbestimmung
DB	Deutsche Bundesbahn
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DDZ	Dokumentation der Zeit
DEGT	Deutscher Eisenbahngütertarif
ders.	derselbe
d.h.	das heißt
d.i.	das ist
Diss.	Dissertation
DM	Deutsche Mark
Dok. (doc.)	Dokumente (documents)
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
DR	Deutsche Reichsbahn
DRZ	Deutsche Rechts-Zeitschrift
dt.	deutsch

DV	Deutsche Verwaltung
DVO	Durchführungsverordnung
EA	Europaarchiv
EAC	European Advisory Commission
ed.	edited oder edition
einschl.	einschließlich
engl.	englisch
Erg.	Ergänzung
Erkl.	Erklärung
Erl.	Erläuterung
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung
f.	für
f., ff.	(nach Seitenzahl) und folgende eine bzw. mehrere
For. Rel.	Foreign Relations
franz.	französisch
FW	Friedenswarte
ggf.	gegebenenfalls
Gen.	General
Ges.	Gesetz
GBl.	Gesetzblatt (der Deutschen Demokratischen Republik)

GG	Grundgesetz (der Bundesrepublik Deutschland)
grds.	grundsätzlich
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt (für Berlin (West) ab 1951)
GS	Gesetzessammlung (für die Königlichen Preußischen Staaten)
GVG	Gerichtsverfassungsgesetz
ha	Hektar
HGB	Handelsgesetzbuch
HLKO	Haager Landkriegsordnung
h.M.	herrschende Meinung
hrsg.	herausgegeben
i.	in, im
ICLQ	International and Comperative Law Quarterly
i.d.F.	in der Fassung
int.	international
Int. TransportZ	Internationale Transportzeitschrift
i.S.	im Sinne
i. Verb.m.	in Verbindung mit
JfIR	Jahrbuch für internationales und ausländisches öffentliches Recht (ab März 1954 nur noch für internationales Recht)
Jg.	Jahrgang
JöR	Jahrbuch für Öffentliches Recht

JR	Juristische Rundschau
JZ	Juristenzeitung
KG	Kammergericht
KR	(Alliierter)Kontrollrat
LG	Landgericht
lit.	littera
lt.	laut
m	Meter
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
Mil.-Gov.	Military Government
Mil.-Reg.	Militärregierung
NJ	Neue Justiz
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
Nr. (No.)	Nummer (Numero)
o.g.	oben genannten

OGHZ	Entscheidungen des obersten Gerichtshofes für die britische Zone in Zivilsachen
o.J.	ohne Angabe des Erscheinungsjahres
o.O.	ohne Angabe des Erscheinungsortes
OLG	Oberlandesgericht
pol.	politisch
PolZG	Polizeizuständigkeitsgesetz (von West-Berlin)
Präs.	Präsident
prEisG	Preußisches Eisenbahngesetz
prKlbG	Preußisches Kleinbahngesetz
Pr.GS.	Preußische Gesetzessammlung
PrOVGE	Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts
RBahnG	Reichsbahngesetz
Rbd	Reichsbahndirektion
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichtes in Zivilsachen
RMinBl.	Reichsministerialblatt
RuP	Recht und Politik
russ.	russisch
RV	Reichseisenbahnvermögen
RVerkMin	Reichsverkehrsminister
RVerkBl.	Reichsverkehrsblatt

s.	siehe
S.	Satz oder (vor Seitenzahl) Seite
Sammelh.	Sammelheft
SBZ	Sowjetisch besetzte Zone
Schr z Blner ZGesch	Schriftenreihe zur Berliner Zeitgeschichte
Schr z ÖR	Schriften zum Öffentlichen Recht
Schr z VR	Schriften zum Völkerrecht
Schw Jb f IR	Schweizerisches Jahrbuch für internationales Recht
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SHAEF	Supreme Headquarters of the Allied Expeditionary Forces
SJZ	Süddeutsche Juristenzeitung
SMAD	Sowjetische Militäradministration in Deutschland
SMGS	Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr Soglaschenije Meshdunarodnoje Grosowoje Ssobschtschenije
SMPS	Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Personenverkehr Soglaschenije Meshdunarodnoje Passagirskogo Ssobschtschenije
s.o.	siehe oben
sowj.	sowjetisch
Sp.	Spalte
Sten. Ber. BT	Stenographische Berichte (Verhandlungen des Deutschen Bundestages)
Sten. Prot. StVV	Stenographische Protokolle der Stadtverordnetenversammlung (berlin)
StGB	Strafgesetzbuch
StTO	Stückguttransportordnung

StuR	Staat und Recht
s.u.	siehe unten
TVA	Tarif- und Verkehrsanzeiger (Ost/Berlin oder West/Hannover)
Tfv	Tarifverzeichnis
u.	und
u.a.	unter anderem oder und andere
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
ü.	über
Übers.	Übersetzung
UIC	Union Internationale des Chemins de fer
UK	United Kingdom
UN	United Nations
UNTS	Unites Nations Treaty Series
Urt.	Urteil
USA (US)	United States of America
USSR	Union of Socialist Republics
UST	United States Treaties and Other International Agreement
usw.	und so weiter

v.	vom, von, vor
VdeR	Verwaltung des ehemaligen Reichsbahnvermögens (Vorratsvermögen) in Westberlin
Verf.	Verfassung
VerwO	Verwaltungsordnung der Deutschen Reichsbahn
vgl. (o./u.)	vergleiche (oben/unten)
VO	Verordnung
VOBl.	Verordnungsblatt (1945/46: der Stadt Berlin; 1947/48: für Groß-Berlin; ab 1948 Nr. 46 Ausgabe West und Ost)
VR	Völkerrecht
VRS	Verkehrsrecht
VVDStRL	Veröffentlichungen der Vereinigung der Deutschen Staatsrechtslehrer
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WiGBl.	Gesetzblatt der Verwaltung des Vereinigten Wirtschaftsgebietes
WRV	Weimarer Reichsverfassung
WVR	Wörterbuch des Völkerrechts
z.	zu, zum, zur
ZAkDR	Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht
z.B.	zum Beispiel
Ziff.	Ziffer
zit.	zitiert
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
ZVOBl.	Zentralverordnungsblatt (für die sowjetische Besatzungszone)
ZVR	Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht
z. Zt.	zur Zeit

E i n l e i t u n g :

Über ein Vierteljahrhundert ist vergangen, seit die vier alliierten Mächte, Großbritannien, Frankreich, die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten von Amerika, die oberste Gewalt in Deutschland übernommen haben. Aus den ehemaligen Besatzungszonen sind inzwischen zwei neue staatliche Ordnungen erwachsen. [1] Das Besetzungs- und Verwaltungssystem der Alliierten ist weitgehend gegenstandslos geworden. Für einige Bereiche sind jene Rechtsgrundlagen jedoch bis heute von entscheidender Bedeutung geblieben. Diese Tatsache ist insbesondere durch das Viermächte-Abkommen über Berlin vom 3.9.1971 bewiesen worden, das an diese Grundlagen anknüpfte und ihre Geltung bestätigte.

In der deutschen Nachkriegsgeschichte hat es in und um Berlin neben politischen Konflikten stets auch besondere rechtliche Kontroversen gegeben. Dabei wurde deutlich, daß das Berlin-Problem und seine Lösung untrennbar mit dem "Deutschland-Problem" verknüpft sind.
Die Erörterungen über Deutschlands Rechtslage [2] nach dem Ende des Krieges setzten bereits vor [3] der Kapitulation vom 8.5.1945 ein und haben seitdem bis heute zu einer kaum noch überschaubaren Fülle von rechtlichen Betrachtungen geführt. Angesichts der

---

1) Vgl. die Erklärung der Bundesregierung vom 28.10.1969, Sten. Ber. BT Bd. 71 (1969/70), S. 20 A ff. (21): "Auch wenn zwei Staaten in Deutschland existieren, ...". Vgl. auch Art. 1 S. 1 der Verfassung der DDR vom 6.4.1968, GBl. I S. 199 ff.: "Die Deutsche Demokratische Republik ist ein sozialistischer Staat deutscher Nation."

2) Churchill auf der Potsdamer Konferenz am 18.7.1945: "Was bedeutet 'Deutschland' jetzt?". Darauf Stalin: "Deutschland ist das, was es nach dem Kriege wurde. Ein anderes Deutschland gibt es jetzt nicht". (Fischer, S. 214; Potsdam Papers II, S. 89 f.).

3) Kelsen, Termination S. 689 ff..

politischen Komplexität von Rechtsproblemen aus diesem Fragenbereich scheinen juristische Erklärungen nicht möglich [4] oder wenigstens nicht sinnvoll, bestenfalls von theoretischer Bedeutung zu sein.

Für die Schwierigkeiten bei der Beurteilung der staats- und völkerrechtlichen Sachverhalte in Deutschland ist wohl einmal die besondere Form der kriegerischen Besetzung ursächlich; denn die 1945 im Deutschen Reich errichtete Besatzungsverwaltung wurde von mehreren Völkerrechtsubjekten zusammen durchgeführt. Ein geeignetes Vorbild, nach dem sich die Alliierten bei der Schaffung des Besetzungssystems hätten ausrichten können, gab es in der jüngeren Vergangenheit des Völkerrechts nicht. [5] Auch die Bestimmungen des III. Abschnittes der Haager Landkriegsordnung von 1907 [6] über die militärische Gewalt auf besetzten

---

4) Lewald, S. 344 meint, daß die Streitfrage (über Deutschlands Rechtslage, der Verfasser) mit den Mitteln der Begriffsjurisprudenz nicht lösbar sei, weil sie metajuristischer Natur sei. Ähnlich Apelt, S. 63: "nicht eigentlich iuristisch lösbar". Maunz, S. 18, hält die rechtlichen Maßstäbe nicht mehr für vergleichbar; eine Lösung sei nur durch politische Ereignisse möglich; Ermacora, S. 480, glaubt, "daß es keine absolut richtige Beurteilung der Sach- und Rechtslage geben kann, sondern nur politisch richtige Beurteilungen".

5) Die Besetzung des Rheinlandes im Jahre 1918 durch am., brit., belgische und franz. Truppen betraf nur kleinere Teilgebiete des Dt. Reiches, war eine Waffenstillstandsbesetzung, erfolgte zu begrenzten Zwecken und in separaten nationalen Zonen (ebenso d. Beurteilung i. diesem Punkt d. brit. Vorschlag EAC (44) 2, s. u. S. 37 An. 122 a.a.O. S. 149 sub 18.), wobei ferner die zeitliche Dauer der Besetzung für die einzelnen Gebiete noch verschieden bestimmt war. Vgl. Heyland, S. 74 f., 92 ff. (97); Held, S. 125 f..

6) RGBl. 1910, S. 107 ff..

feindlichen Gebiete, die zwar nach überwiegender Auffassung [7] grundsätzlich Anwendung finden sollten, erlangten im einzelnen kaum ordnende Bedeutung und waren für eine rechtliche Beurteilung unzureichend; denn die fremdstaatliche Einwirkung ging in ihrer Intensität weit über die dort vorausgesetzten Maße hinaus. Zum anderen kennzeichnen die zahlreichen Pläne über die Durchführung der militärischen Besetzung Deutschlands und die unterschiedlichen Vorstellungen über die nach Kriegsende gegenüber Deutschland zu vertretende Politik die Schwierigkeiten, vor die die Alliierten bei der rechtlichen Ordnung ihres Handelns gestellt waren. Für die Haltung der vier zukünftigen Besatzungsmächte waren jeweils verschiedene Interessen ausschlaggebend. [8]

---

7) Vgl. Ziff. 3 der Beschlüsse der deutschen Völkerrechtslehrer vom 17. April 1947: "Die allgemeinen Grundsätze des in der Haager Landkriegsordnung geregelten Besatzungsrechts gelten für das ganze Gebiet der Völkerrechtsgemeinschaft, daher auch für Deutschland, und können durch partikularen Rechtswillen einzelner Staaten nicht außer Kraft gesetzt werden." JfIR 1 (1948), S. 6.

8) Die UdSSR war z. B. an der Ausnutzung der deutschen Wirtschaft für den Wiederaufbau und die industrielle Entwicklung im eigenen Lande und an Entnahmen aus laufender Produktion interessiert. Demgegenüber hatten die Briten eher ein Interesse an der Niederhaltung deutscher Konkurrenz gegenüber dem eigenen Export als an Reparationen. (Yalta Papers, S. 167 ff.). Im Ergebnis ähnlich war die Auffassung der USA, von einer mehr globalen Sicht aus; sie fürchteten bei einem wirtschaftlich starken Deutschland die Entstehung neuer Rivalitäten in Europa und sahen ihre Pläne hinsichtlich einer internationalen Zusammenarbeit gefährdet. (Yalta Papers, S. 170). Frankreich wünschte die Abtrennung der deutschen Wirtschaftszentren an Rhein und Ruhr. (Potsdam Papers II, S. 592 ff.).

Divergenzen in wichtigen Fragen wie etwa der Zoneneinteilung reichten bis in die einzelnen nationalen Verwaltungen. [9] Folgenschwer war eine Kontroverse innerhalb der amerikanischen Administration, wo das Department of State und das Department of War um die Kompetenzen stritten. Die Vertreter des Kriegsministeriums bestanden auf dem militärischen Charakter der Frage der Besatzungsgrenzen, die nach ihrer Auffassung als militärische Angelegenheit nur von den Vereinigten Stabschefs [10] und nicht von der European Advisory Commission (EAC) behandelt werden sollte. Mit dem amerikanischen Vertreter in dem diplomatischen Gremium der EAC, die Probleme der Besatzung und Verwaltung der besetzten Gebiete Deutschlands erörterte, [11] wollten sie nicht zusammenarbeiten. Infolge des Kompetenzstreites blieb die amerikanische Seite in London gerade in dem Zeitpunkt ohne Weisung, als über die Errichtung der einzelnen Besatzungszonen beraten wurde. [12] Die Sowjetunion stimmte einem britischen Vorschlag [13] über die Aufteilung Deutschlands zu, demzufolge Berlin inmitten der sowjetischen Zone liegen sollte. [14] Ein schließlich doch noch vom amerikanischen Kriegsministerium entworfener Plan, nach dem die Besatzungszonen wie Stücke eines Kuchens in Berlin zusammenstoßen sollten, [15] stieß auf entschiedenen Widerstand des Außenministeriums [16] und gelangte daher ohne nähere Instruktio-

---

9) Vgl. Zink, S. 251.

10) Vgl. Mosely, Occupation, S. 585, 587 f.; Smith, S. 29 ff.; Kennan, S. 171 f.; Franklin, S. 15.

11) Siehe For. Rel. 1944 I, S. 112 ff.

12) Mosely in einem Bericht am 5.9.1944, For. Rel. 1944 I, S.331 f.

13) For. Rel. 1944 I, S. 139-159.

14) Vgl. sowjetisches Memorandum vom 18.2.1944, For. Rel. 1944 I, S. 173 ff. (177) unter 15.

15) Mosely, Occupation, S. 591; Smith, S. 32; Kennan, S. 173.

16) Smith, S. 32; Mosely, Occupation, S. 591.

nen nach London, wo er deshalb vom amerikanischen Delegierten in der EAC nicht vorgelegt und dort nicht mehr diskutiert wurde. [17] Es blieb daher bei der Nord-Süd-Zonengrenze, die von Großbritannien vorgeschlagen und von der Sowjetunion gebilligt worden war und nun auch die amerikanische Zustimmung erhielt. [18] Damit war die Westgrenze der sowjetischen Zone und das Schicksal Berlins, seine Lage inmitten der sowjetischen Zone endgültig bestimmt worden.

Die Einheit des deutschen Eisenbahnwesens ging nach dem Krieg in dem Maße mehr und mehr verloren, als die Besatzungsgebiete in ihrer politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Entwicklung weiter voneinander abwichen. Die hieraus entstandenen Komplikationen waren auf einzelne Bereiche beschränkt geblieben, wie z. B. die Haftung des alten Reichseisenbahnvermögens, das Tarifrecht, oder die Stellung der deutschen Eisenbahn im internationalen Verkehr, und wurden durch die Trennung in zwei selbständige Eisenbahnen weitgehend gegenstandslos.
Demgegenüber erfolgte in Berlin eine solche Zweiteilung nicht. Unverändert führte die DR, von den zunächst für die SBZ, später für die DDR zuständigen Behörden in Ost-Berlin verwaltet, bis heute den Eisenbahnverkehr in West-Berlin und zwischen Berlin und den Westzonen bzw. der BRD durch. Die Folgen der politischen und wirtschaftlichen Spaltung der Stadt wirkten sich daher hier auf das gesamte Eisenbahnwesen aus. Die bereits bestehenden Probleme wurden nicht gelöst, sondern noch verschärft und um zahlreiche neue, durch die Teilung erst ausgelöste Fragen vermehrt. Während in Ost-Berlin keine besonderen Schwierigkeiten auftraten, wurden die Kompetenzen hinsichtlich der DR sowie ihre Stel-

---

17) Kennan, S. 174; Smith, S. 32.

18) For. Rel. 1944 I, S. 211, 230 f.; Franklin, S. 18 f.; Mosely, Occupation, S. 592; Kennan, S. 175; Smith, S. 33.

lung im Westteil der Stadt problematisch. Damit erhob sich die Frage nach den Rechtsgrundlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin. Es gibt zwar eine alliierte Vereinbarung, [19] nach der das Eisenbahnwesen in Berlin der SMAD unterstehen sollte. Diese wichtige, aber nur allgemeine und pauschale Regelung [20] genügt allein jedoch nicht, um für die zahlreichen, teilweise komplizierten rechtlichen Einzelfragen klare und überzeugende Lösungen zu finden. Da diese Übereinkunft zu den Normen gehört, die die Alliierten zur Ordnung ihres Vorgehens in Deutschland schufen, ist bei der Beurteilung des Eisenbahnwesens in Berlin auf ihren allgemeinen Rahmen einzugehen. Zu berücksichtigen sind die einschlägigen völkerrechtlichen Vereinbarungen und die Folgen der Maßnahmen, die den völkerrechtlichen Status Deutschlands und auch die staatsrechtlichen Grundlagen und Bedingungen beeinflußten und teilweise veränderten. Darüber hinaus stehen in West-Berlin deutsches Recht, nämlich preußisches Recht, Reichsrecht, Berliner Landesrecht, ferner Bundesrecht und DDR-Recht zur Diskussion.

Der hier zu behandelnde Rechtskomplex ist eingebettet in den Schnittpunkt zweier verschiedener Gesellschafts- und Staatssysteme mit grundsätzlich voneinander abweichenden Auffassungen von der Funktion des Rechts. Aus östlicher Sicht, d. h. in der marxistisch-leninistischen Lehre von Basis und Überbau, gehört das Recht zum Überbau, [21] wo es eine unmittelbare Funktion gesellschaftlicher Produktions- und Machtverhältnisse darstellt.[22]

---

19) Siehe unten S. 46.

20) Lediglich über die Bahnpolizei war Näheres bestimmt; siehe a.a.O.

21) Marx, S. 15.

22) Autoren-Kollektiv, Thesen, S. 1842 f..

Gleichzeitig soll das Recht jedoch auch gestaltend auf die Basis einwirken. [23] Das Recht ist eine der Politik untergeordnete Kategorie. [24] Es ist eng an die marxistisch-leninistische Ideologie gebunden, die seinen Inhalt unmittelbar bestimmt, [25] und wird vom Prinzip der Parteilichkeit beherrscht. [26]
Im Unterschied zu dieser Auffassung wird dem Recht nach westlichem Verständnis eine eigenständige Funktion eingeräumt, so daß es als ein gegenüber der Politik selbständiges Element jene begrenzt. [27]
Diese ideologisch bedingte Divergenz muß in Berlin auf zwei rechtlichen Ebenen gesehen werden. Sie wird nämlich einmal im internationalen Verhältnis [28] der drei Westalliierten zu ihrem östlichen Vertragspartner UdSSR und zum anderen im innerdeutschen Bereich relevant.

---

23) A.a.O. S. 1844 unter 5.: "Das sozialistische Recht nimmt die objektiven Gesetzmäßigkeiten der sozialistischen Gesellschaft in sich auf und wirkt so als Hebel für deren bewußte Durchsetzung." Vgl. auch S. 1846 unter a). Ferner Mollnau, S. 718 ff..

24) Klenner, S. 66; Wyschinski vor dem Sonderausschuß der Vollversammlung der UN am 22.11.1948: "Das Recht besitzt überhaupt keine selbständige Rolle, es ist stets ein Produkt der Klassenherrschaft. Es bringt die Politik der herrschenden Klasse zum Ausdruck und ist lediglich ein Werkzeug dieser Politik". Abgedruckt in Neue Justiz 4 (1950), S. 240.

25) Böckenförde, S. 38; Autoren-Kollektiv, Thesen, S. 1848.

26) Reinkemeyer, S. 662.

27) Böckenförde, S. 85.

28) Die Theorie der Klassenstruktur gilt nach östlicher Auffassung auch für die internationalen Beziehungen, vgl. Korowin, Übergangszeit, S. 26 ff. (29); demzufolge wird dem Völkerrecht, im übrigen als Teil des gesamten Rechtes, ebenfalls Klassennatur beigemessen, vgl. Korowin, System, S. 2, 4.

So entsteht ungeachtet der Geltung alliierten Besatzungsrechtes in Berlin angesichts dieses Gegensatzes in der internationalen Sphäre die Frage nach der Geltung eines universalen Völkerrechts zwischen den Staaten der westlichen Welt und den sozialistischen Staaten Osteuropas. Es kann im Rahmen dieser Arbeit nicht eingehend auf diese in westlicher wie östlicher Rechtswissenschaft kontrovers geführte Auseinandersetzung eingegangen werden. [29] Hier sei nur klargestellt, daß ungeachtet des ideologischen Gegensatzes der Weltsysteme [30] jenes Minimum an gemeinsamer Basis [31] zwischen den Staaten vorausgesetzt wird, das eine für beide Seiten verbindliche Entscheidung der völkerrechtlichen Probleme ermöglicht und gebietet, die in Berlin entstehen. Diese Voraussetzung ist nicht zuletzt durch neuere Feststellungen maßgeblicher sowjetischer Rechtswissenschaftler

---

29) Vgl. Schuster, S. 227: "Den Beziehungen zwischen den beiden Blöcken fehlt der Rechtscharakter gänzlich"; de Visscher, S. 197: La profonde divergence qui existe à sujet entre la doctrine soviétique et celle des pays occidentaux est hautement rélévatrice de l'absence de communauté de droit"; Korowin, Übergangszeit, S. 12 f.: "Die Gemeinschaft auf dem Boden der intellektuellen Einheit (Ideensolidarität) fällt zwischen Ländern der bürgerlichen und sozialistischen Kultur als Regel fort und der ihr entsprechende Komplex von Rechtsnormen wird gegenstandslos". Demgegenüber für eine universale Völkerrechtsordnung z. B. Blumenwitz, S. 36 f., 41 f.; Tunkin, Kampf, S. 340; ebenso Krülle, S. 24 f., 35 f., mit differenzierter Begründung und einer zusammenfassenden Wiedergabe des Schrifttums zu dieser Frage, S. 16-40.

30) Die Frage, ob eine vom Gedanken der Weltherrschaft getragene Ideologie der Geltung eines universalen Völkerrechts entgegensteht, ist nicht erst in unserem Jahrhundert infolge der russischen Oktoberrevolution entstanden. Das Ziel der Weltbeherrschung hat die Entstehung völkerrechtlicher Normen nie völlig ausgeschlossen. So befanden sich z. B. nach islamischer Staatslehre die Gläubigen mit den Ungläubigen ständig im Kampf zur Bekehrung oder Unterwerfung; dennoch wurden trotz des ideologisch begründeten Kriegszustandes Verträge, sogar Friedensverträge z. B. zwischen Großtürken und Habsburgern (z. B. der Friede von Sitvatorok 1606) geschlossen. Vgl. hierzu Kordt, S. 186, ff. mit weiteren Beispielen.

31) Vgl. von Liszt, S. 2, 11 f.; Leibholz, S. 421; wie hier Meissner, S. 12, 20 f.; Hoffmann, S. 18.

gerechtfertigt. Ihrer Auffassung nach bestehen zwar "zwei Völkerrechtskonzeptionen, die sich wesentlich in ihren ideologischen Aspekten unterscheiden." [32] Trotz der ideologischen Widersprüche und der proklamierten Unvereinbarkeit von "sozialistischer" und "bürgerlicher" Grundkonzeption bekennen sie sich jedoch gemäß dem Prinzip der "friedlichen Koexistenz" [33] zu einem allgemeinen Völkerrecht, wobei der Grundsatz "pacta sunt servanda" ausdrücklich mit einbezogen wird. [34] Daher sei es sogar möglich, "den Willen von Staaten in Einklang zu bringen" [35] bei so ideologieträchtigen Begriffen wie "Gerechtigkeit" und "demokratischen Institutionen". [36] Eine volle Übereinstimmung in der ideologischen Beurteilung des Begriffsinhaltes ist damit freilich nicht gegeben. Im Einzelfall mag es schwierig festzustellen sein, wieweit die "ideologiefreie" Willensübereinstimmung geht und wo der Dissens infolge Unvereinbarkeit der Grundanschauungen beginnt. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, daß nicht jeder west-östliche Meinungsstreit bei der Auslegung der Normen, in dem politische Motive vorgebracht werden, schematisch auf den ideologischen Gegensatz der Systeme zurückgeführt werden kann. Derartige Differenzen treten infolge von einander abweichender Wertungen, deren Möglichkeit dem Recht nun einmal vorgegeben ist, auch zwischen einzelnen Völkerrechtssubjekten unabhängig von ihren ideologischen Grundkonzeptionen auf.

In einer ganz anderen Weise wirkt sich der ideologische Gegensatz auf der innerdeutschen Ebene im Bereich des Eisenbahnwesens in West-Berlin aus. Es geht nicht wie bei den Alliierten um die Frage, ob es zwischen Völkerrechtssubjekten verschiedener Welt-

---

32) Tunkin, Kampf, S. 340.

33) Tunkin, Grundlagen, S. 37 f.; Lewin, S. 283.

34) Vgl. für alle Lewin, S. 299.

35) Tunkin, Kampf, S. 332.

36) Vgl. also z.B. Potsdamer Abkommen, unter III: "Die Alliierten wollen dem deutschen Volke die Möglichkeit geben, sich darauf vorzubereiten, sein Leben auf einer demokratischen und friedlichen Grundlage von neuem wiederaufzubauen". (Hervorhebung durch d. Verfasser). S. Amtsbl. KR (Erg.), S. 14.

systeme eine gemeinsame Rechtsbasis gibt, sondern hier stehen sich zwei Rechtskonzeptionen gegenseitig ausschließend gegenüber; denn die östliche Seite versucht, DDR-Recht als solches in West-Berlin für das Eisenbahnwesen zur Geltung zu bringen. Reichsrechtlichen Normen, die zum Teil auch in der DDR mit gleichem Wortlaut fortgelten, wird soweit möglich in West-Berlin durch eine ideologisch bestimmte Auslegung ein neuer, dem übrigen DDR-Recht konformer Inhalt beigemessen. So scheidet also die DDR in diesem speziellen Bereich zwischenstaatliche Beziehungen [37] aus und behandelt das Eisenbahnwesen in West-Berlin wie einen innerstaatlichen Rechtskomplex der DDR. Der ideologische Gegensatz äußert sich daher eher mittelbar und konkretisiert sich in einem machtpolitischen Kampf um Kompetenzen. Für die Haltung der DDR mögen auch taktische Überlegungen ausschlaggebend sein, um sich auf diese Weise mehr Einfluß und Rechte als in international vergleichbaren Fällen üblich auf die Eisenbahn außerhalb ihres Staatswesens zu sichern. Die eigentliche Ursache scheint jedoch darin zu liegen, daß das Eisenbahnwesen in Berlin einschließlich des Verkehrs auf seinen Verbindungslinien nach der BRD die sonst weit fortgeschrittene politische und rechtliche Teilung Deutschlands überdauert hat und heute eine noch das Deutsche Reich repräsentierende Klammer darstellt.

---

37) Im Gegensatz dazu wird im Verhältnis zur BRD die völkerrechtliche Ebene beansprucht, so z. B. von Peck, S. 34: "Und es ist eine objektive Gesetzmäßigkeit, daß sich der Klassenkampf in den zwischenstaatlichen Beziehungen der DDR und der westdeutschen Bundesrepublik in der gegenwärtigen historischen Situation gleichfalls in der Form der friedlichen Koexistenz vollziehen muß. Die friedliche Koexistenz von Staaten mit verschiedenen Staats- und Gesellschaftsordnungen ist das allgemein anerkannte völkerrechtliche Instrument des Klassenkampfes in den zwischenstaatlichen Beziehungen der beiden deutschen Staaten". Vgl. ferner, in bezug auf die Lage Berlins, Keiderling-Stulz, S. 212: Die "ganz und gar gegensätzlichen Klassenkonzeptionen in der deutschen Frage widerspiegeln sich natürlich auch in der Auslegung der staatlichen und verfassungsmäßigen Stellung Berlins."

1. Abschnitt: Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1945

Die Rechtsordnung des deutschen Eisenbahnwesens und ihre Grundlagen für die Deutsche Reichsbahn (DR) im Jahre 1945 sind das Ergebnis der über einhundertjährigen Entwicklung deutschen Eisenbahnrechts. Einige Elemente dieser Ordnung, die auf die Anfänge der Eisenbahnen im 19. Jahrhundert zurückgehen, haben sich bis heute erhalten. Sie sind bei der rechtlichen Beurteilung der Stellung der DR in West-Berlin zu berücksichtigen (A.). Anschließend wird untersucht, wie sich die Kapitulation und die Errichtung der Besatzungsherrschaft auf die Rechtslage der DR im Jahre 1945 auswirkten (B.).

A. Zur Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland

I. Die Abgrenzung von öffentlichem und privatem Recht bei der Eisenbahn unter Berücksichtigung ihrer Entstehungsgeschichte

Für die Beantwortung der Frage, wie die DR in West-Berlin rechtlich zu behandeln ist, ist von entscheidender Bedeutung, ob die DR hoheitlich oder privatrechtlich auftritt. Die Feststellung, daß die DR im öffentlichen Recht stehe, [1] trifft nur allgemein zu und bedarf der Differenzierung. Im Gegensatz zum Postwesen, das auch in allen seinen Tätigkeitsformen [2] ein rein

---

1) So Kittel, S. 43.

2) Z.B. Brief-, Paket-, Personenbeförderung; in RGZ 158, 83; 164, 273; BGHZ 20, 102; Postscheck in RGZ 161, 174; dahingestellt in BGHZ 9, 13.

hoheitlicher Verwaltungszweig ist, [3] wird das Handeln der Eisenbahn gegenüber seinen Benutzern sowie der Betrieb als privatrechtliche Tätigkeit angesehen. [4] Diese unterschiedliche Beurteilung ist nicht überzeugend. [5] Hier seien nur zwei Überlegungen dafür angeführt, wie wenig Raum für eine privatrechtliche Betrachtungsweise vorhanden ist. So ist doch im RBahnG von 1939 [6] bestimmt, daß die DR kein Gewerbebetrieb ist (§ 16 Abs. 1), daß ihre Dienststellen Reichsbehörden (§ 17), ihre Beamten unmittelbare Reichsbeamten (§ 18 Abs. 1) sind und daß die Erfüllung der Aufgaben der DR öffentlicher Dienst ist (§ 3 Abs. 3). Im übrigen zeigt die Entstehungsgeschichte der Eisenbahnen, auf die sich die gegenteilige Ansicht im wesentlichen stützt, eindeutig öffentlich-rechtliche Bezüge. So kommt der Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge, wenn auch noch nicht in dem heute entwickelten Sinne, von Anfang an dadurch zum Ausdruck, daß die Eisenbahnen als "gemeinnützige Anstalten" bezeichnet werden. [7] Ausschließlich öffentlich-rechtlichen Charakters ist auch die Anknüpfung an das Institut des öffentlichen Verkehrsweges. Das Straßenregal, aus dem die Verkehrshoheit einschließlich der Eisenbahnhoheit der einzelnen deutschen Staaten resultierte, [8] besagte, daß der öffentliche Weg "sein Recht nur vom Staat herleiten

---

3) Wie bei anderen rein hoheitlichen Verwaltungszweigen können natürlich auch zu der Post privatrechtliche Beziehungen entstehen, wie z.B. bei den "fiskalischen Hilfsgeschäften". Aber diese liegen außerhalb der eigentlichen Aufgabenerfüllung.

4) Vgl. RGZ 109, 211; 139, 149; 162, 364; BGHZ 2, 37; Finger, EVO, Erl. 1 b zu § 1: "Eisenbahnverkehrsrecht ist ein Teil des Privatrechts".

5) Vgl. dazu im einzelnen Weber, S. 679 f..

6) RGBl. 1939 I S. 1203 ff..

7) So z.B. die "Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern" vom 28.9.1836; zitiert nach Hausteín-Kruchen, S. 41 An. 5

8) Harter, S. 6.

kann und nicht nachgeahmt werden darf". [9] Lediglich die anfängliche Zurückhaltung gegenüber der technischen Neuerung [10] sowie der Mangel an den notwendigen Investitionsmitteln [11] verhinderten, daß sich wie beim Postwesen aus dem Regal ein rein hoheitlicher Verwaltungszweig entwickelte, und führten dazu, daß in einer Zeit des wirtschaftlichen Liberalismus der Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien zunächst von Privaten, d.h. Aktiengesellschaften durchgeführt wurden. Das hoheitliche Moment des Eisenbahnbetriebes, das aus diesen Gründen zunächst auf die staatliche Konzessionserteilung reduziert war, kam aber dann durch die spätere Verstaatlichung der Eisenbahnen voll zur Geltung.

Daß das Benutzungsverhältnis heute noch auf privatrechtlicher Grundlage geregelt ist, kann nach alledem nur noch mit einer gewohnheitsrechtlichen Sanktion [13] begründet werden. Der Stellenwert dieser privatrechtlichen Form ist jedoch nur gering zu veranschlagen [14] und keinesfalls bestimmend für den Rechtscharakter des Gesamtkomplexes der Eisenbahnunternehmung "DR".

Die Durchführung des Eisenbahnverkehrs durch die DR in West-Berlin kann daher nicht als eine private Unternehmenstätigkeit angesehen werden.

---

9) O. Mayer, S. 439.

10) Henderson, S. 138 ff., 145.

11) Haustein-Stumpf, S. 3.

12) Im Ergebnis ebenso Jellinek, S. 50; Weber, S. 679; a.A. RGZ 161, 341 ff..

13) Huber, S. 483, 510 f.; a.A. Wolff, S. 216 f., der unter Hinweis auf § 3 EVO Abs. 4 u. § 6 EVO das Benutzungsentgelt bei der Eisenbahn mit den Postgebühren gleichsetzt.

14) Vgl. auch BGHZ Urt. v. 23.9.69 in JZ 25 (1970), S. 178 f. (179): "Alles was funktionell zur Daseinsvorsorge gehört, ist nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts ... zu beurteilen."

II. Die Deutsche Reichsbahn von 1920 bis zum 8.5.1945

Die DR wurde 1920 errichtet. Artikel 89 der WRV stellte dem Deutschen Reich "die Aufgabe, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten." "Mit dem Übergang der Eisenbahnen übernimmt das Reich die Enteignungsbefugnis und die staatlichen Hoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen," Art. 90 WRV. Die Reichseisenbahnen waren, "ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts und ihrer Rechnung in den allgemeinen Haushalt und die allgemeine Rechnung des Reiches, als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten," Art. 92 S. 1 WRV. Die Durchführung dieses Auftrages erfolgte in einem durch Gesetz vom 30.4.1920[15] in Kraft gesetzten Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich [16] und durch die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn. [17] Es wurde bereits kurze Zeit später im Zuge der Regelung der deutschen Reparationsleistungen [18] in die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft umgewandelt. [19] Sie erhielt das ausschließliche Betriebsrecht,[20] während die übrigen Rechte, insbesondere Grund und Boden, Eisenbahnwagen und deren Zubehör, im Eigentum des Reiches ver-

---

15) RGBl. 1920 S. 773 f.

16) Er wurde geschlossen zwischen dem Reich auf der einen und den acht Eisenbahnländern Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg auf der anderen Seite; RGBl. a.a.O..

17) VO v. 12.2.1924 RGBl. I S. 57 ff..

18) Vgl. Londoner Abkommen (Dawes-Gutachten) vom 16.8.1924 RGBl. I S. 289. Nach Art. 248 d. Versailler Friedensvertrages haftete das Deutsche Reich mit seinem gesamten Besitz.

19) Ges. v. 30.8.1924 RGBl. II S. 272 ff.; geändert aufgrund d. Young-Planes (vgl. RGBl. 1930 II S. 60) und durch Ges. v. 13.3.1930 RGBl. II S. 359 ff..

20) §§ 5, 10 a.a.O..

blieben. [21] Leitung und Aufsicht wurden getrennt. Jene oblag nunmehr dem Generaldirektor, [22] diese übte wie bisher der Reichsverkehrsminister aus. [23] Durch das Neuaufbau-Gesetz von 1934 [24] wurden alle bis dahin noch den Ländern verbliebenen Hoheitsrechte auf das Reich übertragen. Der Eisenbahnstaatsvertrag von 1920 [25] wurde für gegenstandslos erklärt. In dem Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10.2.1937 [26] wurden Leitung und Aufsicht wieder beim Reichsverkehrsminister vereinigt. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft schied als selbständiger Vermögensträger aus, das gesamte Vermögen unterstand nun einheitlich eine Sondervermögensverwaltung.[27] Auf dieser Grundlage wurde dann die umfassende Regelung des Reichsbahngesetzes vom 4.7.1939 [28] verabschiedet, ergänzt durch die VO zur Durchführung des RBahnG [29] und die Verwaltungsordnung der DR vom 5.7.1939. [30]

---

21) § 6 a.a.O..
22) Siehe § 20 der Gesellschaftssatzung, RGBl. 1924 II S. 281 ff..
23) § 21 d. Ges. v. 30.8.1924, s. An. 19.
24) RGBl. 1934 I S. 75 ff.; vgl. Art. II Abs. 1
25) Siehe An. 15 .
26) RGBl. 1937 II S. 47 ff.; vgl. Art. 2 Abs. 1 u. Abs. 2.
27) Art. 2 Abs. 3 a.a.O..
28) RGBl. 1939 I S. 1203 ff..
29) RGBl. I S. 1213.
30) RGBl. I S. 1313.

B. Bedeutung und Folgen alliierter Akte für die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1945

Auf die Rechtsordnung der DR in West-Berlin wirkte sich 1945 nicht nur die einleitend erwähnte alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin aus. Als Bestandteil der DR in Groß-Berlin und in allen vier Zonen war die DR in West-Berlin dem allgemeinen System der völkerrechtlichen Normen, der internationalen Vereinbarungen und der besatzungsrechtlichen Maßnahmen der Alliierten unterworfen. Neben den Vorschriften, in denen die DR ausdrücklich genannt wird, sind daher auch die allgemeinen Regelungen hier anzuführen, die für eine rechtliche Beurteilung maßgebend sind. Als Staatsbahn teilte die DR im wesentlichen das Schicksal des übrigen Staatswesens.

I. Die Bedeutung der grundlegenden Vereinbarungen der Alliierten über Deutschland und der Beginn der Besatzungsverwaltung

1. Inhalt und Rechtsqualität der internationalen Abkommen, Erlasse und Erklärungen der Alliierten

Zur Regelung der Fragen, die sich aus der bevorstehenden Kapitulation und der Besetzung Deutschlands durch alliierte Truppen ergeben würden, fanden während des Krieges zwischen den Alliierten zahlreiche Konferenzen, Verhandlungen und Besprechungen auf verschiedenen diplomatischen sowie militärischen Ebenen statt. Die beiden wesentlichsten Gegenstände bildeten bei jenen Erörterungen die Ziele der in Deutschland zu verfolgenden Nachkriegspolitik und die Art der Zusammenarbeit der Alliierten in Deutschland. Insbesondere auf amerikanischer Seite war der Wille vorhanden zu einer möglichst weitgehenden Übereinstimmung unter den Siegermächten zu gelangen. Im Falle von bleibenden Meinungsverschiedenheiten zwischen

den Alliierten befürchteten sie, daß sich neue europäische Rivalitäten bilden könnten, die die Grundlage der angestrebten internationalen Sicherheitsorganisation gefährden würden.[31]

Die Ergebnisse jener Bemühungen um eine gemeinsame Haltung gegenüber Deutschland waren im einzelnen folgende:

(1) Das Protokoll zwischen den Regierungen der USA, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland und der UdSSR über die Besatzungszonen und die Verwaltung Groß-Berlins vom 12.9.1944 [32] einschließlich des die Beteiligung Frankreichs regelnden Ergänzungsabkommens vom 26.7.1945. [33]

---

31) Vgl. d. Memorandum d. am. Außenministers Stettinus, Yalta Papers, S. 166. Siehe auch oben S. 3 An. 8

32) UNTS 227, S. 280-285; einschl. d. Erg.-Abk. v. 14.11.1944 UNTS 227, S. 286-291.

33) UNTS 227, S. 298-309. Eine genaue Bestimmung des franz. Sektors i. Bln. erfolgte darin noch nicht. Vgl. dazu i. einzelnen d. am. Unterlagen u. Berichte in Potsdam Papers I, S. 598-604, II, S. 1001-1006. Man kam lediglich überein, daß jener im Gebiet der Westsektoren liegen u. seine Abgrenzung vom KR vorgenommen werden sollte, so d. Begleittext d. EAC v. 26.7.45 z.d. Abk. a.a.O. (Potsdam Papers II, S. 1003 f. No. 1032 a.E.). Dies geschah i.d. 1. Sitzung d. KRes am 30.7.45, Vgl. d. Kommuniqué in All. KR. u. Komm., Sammelh. 1, S. 48. Die Franzosen erhielten die Bezirke Reinickendorf und Wedding, vgl. Ber. d. am. Beraters Murphy in For. Rel. 1945 III, S. 820 f. (821).

Die Bestimmungen, die für die in dieser Arbeit anzustellenden rechtlichen Erörterungen maßgeblich sind, lauten in der durch die Ergänzungsabkommen vervollständigten Form im authentischen [34] englischen Text:

1. Germany, within her frontiers as they were on the 31st December, 1937, will, for the purposes of occupation, be divided into four zones, one of which will be allotted to each of the four Powers, and a special Berlin area, which will be under joint occupation by the four Powers.
2. The boundaries of the four zones and of the Berlin area, and the allocation of the four zones as between the U.S.A., the U.K. the U.S.S.R.and the French Republic, will be as follows:

   Eastern Zone (as shown on the annexed map "A")
   The territory of Germany (including the province of East Prussia) situated to the East of a line drawn from the point on Lübeck Bay where the frontiers of Schleswig-Holstein and Mecklenburg meet, along the western frontier of Mecklenburg to the frontier of the province of Hanover, thence, along the eastern frontier of Hanover, to the frontier of Brunswick; thence along the western frontier of the Prussian province of Saxony to the western frontier of Anhalt; thence along the western frontier of Anhalt; thence along the western frontier of Prussian province of Saxony and the western frontier of Thuringia to where the latter meets the Bavarian western frontier; thence eastwards along the northern frontier of Bavaria to the 1937 Czechoslovakian frontier, will be occupied by armed forces of the U.S.S.R., with the exception of the Berlin area, for which a special system of occupation is provided below.

   North-Western Zone (as shown on the annexed map "A")...
   South-Western Zone (as shown on the annexed map "A")...
   Berlin-Area (as shown on the annexed 4 sheets of map "B")
   The Berlin area (by which expression is understood the territory of "Greater Berlin" as defined by the Law of the 27th April, 1920) will be jointly occupied by armed forces of the U.S.A., U.K., and U.S.S.R. and the French Republic, assigned by the respective Commanders-in-Chief. For this purpose the territory of "Greater Berlin" will be divided into the following four parts:

---

34) Authentisch war daneben der russische Text; vgl. Londoner Protokoll Ziff. 6 S. 1. Das blieb auch nach der Beteiligung Frankreichs so, vgl. Ziff. 11 d. Ergänzungsabkommens v. 26.7.45 a.a.O.

North-Eastern part of "Greater Berlin" (districts of Pankow, Prenzlauerberg, Mitte, Weissensee, Friedrichshain, Lichtenberg, Treptow, Köpenick) will be occupied by the forces of the U.S.S.R.
North-Western part of "Greater Berlin" (districts of Reinickendorf, Wedding, Tiergarten, Charlottenburg, Spandau, Wilmersdorf) will be occupied by the forces of the United Kingdom.
Southern part of "Greater Berlin" (districts of Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Kreuzberg, Tempelhof, Neukölln) will be occupied by the forces of the United States.
The boundaries of districts within "Greater Berlin", referred to in the foregoing descriptions, are those which existed after the coming into effect of the decree published on 27th March, 1938 (Amtsblatt der Reichshauptstadt Berlin No. 13 of 27th March, 1938, page 215).

3. The occupying forces in each of the four zones into which Germany is divided will be under a Commander-in-Chief designated by the Government of the country whose forces occupy that zone.
5. An Inter-Allied Governing Authority (Kommendatura) consisting of four Commandants, appointed by their respective Commanders-in-Chief, will be established to direct jointly the administration of the "Greater Berlin" Area.

(2) Abkommen zwischen den USA, dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland und der UdSSR über die Kontrolleinrichtungen in Deutschland vom 14.11.1944 [35] einschließlich des die Beteiligung Frankreichs regelnden Ergänzungsabkommens vom 1.5.1945. [36]

Hier sind folgende Artikel anzuführen:

Article 1
Supreme authority in Germany will be exercised, on instructions from their respective Governments, by the Commanders-in-Chief of the armed forces of the United States of America, the United Kingdom, the Union of Soviet Socialist Republics and the French Republic,

35) UNTS 236, S. 360-367.

36) UNTS 236, S. 400-405.

each in his own zone of occupation, and also jointly, in matters affecting Germany as a whole, in their capacity as members of the supreme organ of control constituted under the present Agreement.

Article 3

(a) The four Commanders-in-Chief, acting together as a body, will constitute a supreme organ of control called the Control Council.

(b) The functions of the Control Council will be:

(i) to ensure appropriate uniformity of action by the Commanders-in-Chief in their respective zones of occupation;

(ii) to initiate plans and reach agreed decisions on the chief military, political, economic and other questions affecting Germany as a whole, on the basis of instructions received by each Commanders-in-Chief from his Government;

(iii) to control the German central administration, which will operate under the direction of the Control Council and will be responsible to it for ensuring compliance with its demands;

(iv) to direct the administration of "Greater Berlin" through appropriate organs.

(c) The Control Council will meet at least once in ten days; and it will meet at any time upon request of any one of its members. Decisions of the Control Council shall be unanimous. The chairmanship of the Control Council will be held in rotation by each of its four members.

(d) Each member of the Control Council will be assisted by a political adviser, who will, when necessary, attend meetings of the Control Council. Each member of the Control Council may also, when necessary, be assisted at meetings of the Council by naval or air advisers.

Article 7

(a) An Inter-Allied Governing Authoity (Komendatura) consisting of four Commandants, one from each Power, appointed by their respective Commanders-in-Chief, will be established to direct jointly the administration of the "Greater Berlin" area. Each of the Commandants will serve in rotation, in the position of Chief Commandant, as head of the Inter-Allied Governing Authority.

(b) A Technical Staff, consisting of personnel of each of the four Powers, will be established under the Inter-Allied Governing Authority, and will be organised to serve the purpose of supervising and controlling the activities of the local organs of "Greater Berlin" which are responsible for its municipal services.

(c) The Inter-Allied Governing Authority will operate under the general direction of the Control Council and will receive orders through the Co-ordinating Committee.

Article 10
The Allied organs for the control and administration of Germany outlined above will operate during the initial period of the occupation of Germany immediately following surrender, that is, the period when Germany ist carrying out the basic requirements of unconditional surrender.

Article 11
The question of the Allied organs required for carrying out the functions of control and administration in Germany in a later period will be the subject of a separate Agreement between the Governments of the United States of America, the United Kingdom, the Union of Soviet Socialist republics and the Provisional Government of French Republic.

Die im englischen Text als "protocol" und "agreement" überschriebenen Vereinbarungen sind Regierungsabkommen [37] (executive agreements), die zunächst von den drei [38] alliierten Vertretern im Botschafterrang in der EAC vorbereitet und dann als "joint recommendations" den einzelnen Regierungen zur Stellungnahme und zur Zustimmung vorgelegt wurden. Letztere erfolgte dadurch, daß jede Regierung ihr Einverständnis durch ihren Vertreter an die übrigen Mitglieder der EAC notifizierte. [39]

Diese Regierungsabkommen sind völkerrechtlich verbindlich wie jeder andere internationale Vertrag. [40]

---

37) Riklin, S. 238.

38) Frankreich nahm seit dem 27.11.1944 als volles Mitglied an der Arbeit der EAC teil; vgl. im einzelnen For. Rel. 1944 I, S. 85-100; 1945 III, S. 545 ff..

39) Vgl. den Report on the Work of the EAC, For. Rel. 1945 III, S. 544 ff. (548) und Yalta Papers, S. 118 An. 1, S. 124 An. 2. Dieses Verfahren wurde bei allen von der EAC über Deutschland und auch über Österreich erarbeiteten Vereinbarungen angewandt; vgl. z.B. Basic Doc., S. 611 An. 1; Potsdam Papers II, S. 1011 An. 4.

40) Dahm 3, S. 21; Berber 1, S. 420; Oppenheim-Lauterpacht, S. 898; Wengler, Völkerrecht 1, S. 227; vgl. auch Seidl-Hohenveldern, S. 46 f.; Verdroß, Völkerrecht, S. 159 ff.; Erler, S. 170 ff..

Unerheblich für die völkerrechtliche Verbindlichkeit sind auch die verschiedenen Ausdrücke, mit denen die Vertragsparteien in den Überschriften der Abkommen bezeichnet werden, "zwischen den Regierungen" im Londoner Protokoll und "zwischen den USA, dem Vereinigten Königreich..." im Abkommen über die Kontrolleinrichtungen.

(3) Kommuniqué über die Krim-Konferenz vom 11.2.1945 [41]

Auf der Konferenz von Yalta einigten sich die Regierungschefs der UdSSR, USA und Großbritanniens außer auf eine Einladung an Frankreich, als vierter Partner mitzuwirken, u.a. auf eine gemeinsame Haltung in Fragen der Besetzung, Verwaltung und Kontrolle Deutschlands: [42]

> We have agreed on common policies and plans for enforcing the unconditional surrender terms which we shall impose together on Nazi Germany after German armed resistance has been finally crushed.

Den Sätzen, in denen die Schaffung von Besatzungszonen und eines bestimmten Kontrollmechanismus erwähnt ist, ist nur der Charakter einer Bestätigung der unter (1) und (2) erwähnten Vereinbarungen beizumessen. Die Teile, die den Inhalt der gemeinsamen Besatzungspolitik, z. B. Entnazifizierung und Entmilitarisierung, bestimmen, stellen ebenfalls ein Regierungsabkommen dar, das nach mündlicher Einigung, spätestens jedoch durch die Unterzeichnung des Kommuniqués seitens der Regierungschefs verbindlich wurde.

Die gleichfalls auf dieser Konferenz erreichte prinzipielle Übereinstimmung in der Frage der Zerstückelung Deutschlands [43]

---

41) Yalta Papers, S. 968 ff..

42) Siehe unter II. u. III. a.a.O. S. 970.

43) In Art. 12 a der bereits vorbereiteten Kapitulationsurkunde für Deutschland (Yalta Papers, S. 113 ff. (117) wurde ein entsprechender Passus eingefügt: "...they will take such steps, including ... the dismemberment of Germany as they deem requisite for future peace and security.". S. Protocol of Proceedings in Yalta Papers, S. 975 ff. (978) unter II..

fand keine entsprechende Durchführung. Der mit der Untersuchung des Aufgliederungsverfahrens beauftragte Ausschuß für die deutsche Teilungsfrage [44] (dismemberment committee) konstituierte sich zwar noch in London, trat aber nicht mehr in effektive Verhandlungen ein, da sich Stalin, der in Yalta noch am stärksten eine Teilung befürwortet hatte, später an einer Zerstückelung uninteressiert zeigte [45] und sogar einen vertraglich verbindlichen Charakter der Teilungsabsichten von Yalta verneinte. [46] Auch die Westalliierten verfolgten daher diesen Plan nicht weiter. Das im Kapitulationsentwurf vom 25.6.1944 enthaltene Wort "Zerstückelung" wurde im April 1945 von der EAC in London herausgenommen und erschien dann weder in der militärischen Urkunde noch in der Berliner Erklärung vom 5.6.1945. Nach der Übernahme der Oberste Gewalt glaubten die Alliierten zur Teilung Deutschlands ohnehin berechtigt zu sein. [47]

(4) Berliner Erklärung vom 5.6.1945 [48]

---

44) Yalta Papers a.a.O.. Diese Frage war aufgrund eines v. am. Seite entwickelten Entwurfs (Mosely, Dismemberment, S. 488 f.) schon während der Konf. v. Teheran erörtert worden (Tehran Papers, S. 600 ff.).

45) Vgl. seine Radioerklärung vom 9.5.1945: "The Soviet Union is celebrating victory, although it does not intend to dismember or destroy Germany.". Keesing, S. 7193 linke Spalte.

46) Vgl. Stalin am 28.5.1945 in Moskau gegenüber Hopkins: ".. not a positive plan of dismembering but a threat to hold over the German's head in the event of bad behavior.". Potsdam Papers I, S. 50; wieweit überhaupt eine unbedingte vertragliche Bindung an das Prinzip einer Teilung erfolgt war, ist fraglich. Vgl. dazu Deuerlein, Einheit, S. 93; Mosely, Dismemberment, S. 492.

47) Mosely, Friedenspläne, S. 3043.

48) Amtsbl. KR (Erg.), S. 7-9 (russ., engl., franz., deutsch).

Darin heißt es u. a.:

> Die Regierungen der Vereinigten Staaten von Amerika, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken und des Vereinigten Königreichs und der Provisorischen Regierung der Französischen Republik übernehmen hiermit die Oberste Regierungsgewalt in Deutschland einschließlich aller Befugnisse der deutschen Regierung, des Oberkommandos der Wehrmacht und der Regierungen, Verwaltungen und Behörden der Länder, Städte und Gemeinden.

Diese Erklärung hat völkerrechtlich betrachtet einen doppelten Charakter.[49] Einmal handelt es sich auch hier um ein Regierungsabkommen, das in der EAC vorbereitet und von den Regierungen auf dem beschriebenen Wege genehmigt wurde.[50] **Zum anderen ist sie eine Erklärung an das deutsche Volk.**

(5) Das Potsdamer Abkommen vom 2.8.1945[51]

Im Potsdamer Abkommen waren politische und wirtschaftliche Grundsätze für das gemeinsame Vorgehen der Alliierten in Deutschland festgelegt. Darin heißt es u. a.:

> (III. A.) "9. Die Verwaltung Deutschlands muß in Richtung auf eine Dezentralisierung der politischen Struktur und die Entwicklung einer örtlichen Selbstverantwortung durchgeführt werden. Zu diesem Zwecke:
> (IV) wird bis auf weiteres keine zentrale deutsche Regierung errichtet werden. Jedoch werden einige wichtige zentrale deutsche Verwaltungsabteilungen errichtet werden,

---

49) So auch Stappert, Recht, S. 139; wohl auch Stödter, S. 87 f., der allerdings versehentlich von der "Potsdamer Proklamation" spricht; vgl. ferner Verdroß, Völkerrecht, S. 143; Guggenheim 1, S. 44.

50) S. An. 39. Vgl. im einzelnen For. Rel. 1945 III, S. 306 An. 85, 86; 551.

51) Die genaue Bezeichnung des in einem Kommuniqué veröffentlichten Abkommens lautet: "Report on the Tripartite Conference of Berlin". Amtsbl. KR (Erg.), S. 13-20. Der ursprüngliche Vertragstext ("Top Document") war das von den drei Regierungschefs unterzeichnete "Protocol of Proceedings" (Potsdam Papers II, S. 1478-1498). Vgl. dazu die Editor's Note a.a.O. S. 1477 und v.d. Heydte, Potsdamer Abkommen, S. 787.

an deren Spitze Staatssekretäre stehen, und zwar auf den Gebieten des Finanzwesens, des Transportwesens, des Verkehrswesens, des Außenhandels und der Industrie. Diese Abteilungen werden unter der Leitung des Kontrollrates tätig sein."
(III. B.) "14. Während der Besatzungszeit ist Deutschland als eine wirtschaftliche Einheit zu betrachten. Mit diesem Ziel sind gemeinsame Richtlinien aufzustellen hinsichtlich:
g) des Transport- und Verkehrswesens.
17. Es sind unverzüglich Maßnahmen zu treffen: zur
a) Durchführung der notwendigen Instandsetzungen des Verkehrswesens."

Hier handelt es sich ebenfalls um ein Regierungsabkommen, [52] das mit Vorbehalten auch für das in Potsdam nicht vertretene Frankreich verbindlich wurde. [53]

(6) Proklamation Nr. 1 des Alliierten Kontrollrates vom 30.8.1945 [54]

"An das deutsche Volk!
Die Oberbefehlshaber der Streitkräfte in Deutschland, der Vereinigten Staaten von Amerika, der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland und der Provisorischen Regierung der Französischen Republik, verkünden hiermit gemeinsam als Mitglieder des Kontrollrats folgendes:

2. Kraft der obersten Regierungsgewalt und der Machtbefugnisse, die damit von den vier Regierungen übernommen wurden, ist der Kontrollrat eingesetzt und die oberste Machtgewalt in Angelegenheiten, die Deutschland als Ganzes angehen, dem Kontrollrat übertragen worden.

3. Alle Militärgesetze, Proklamationen, Befehle, Verordnungen, Bekanntmachungen, Vorschriften und Anweisungen, die von den betreffenden Oberbefehlshabern oder in ihrem Namen für ihre Besatzungszonen herausgegeben worden sind, verbleiben auch weiterin in diesen ihren Besatzungszonen in Kraft."

---

52) Siehe Faust, S. 58 ff. m.w.N..

53) Siehe die französischen Noten vom 7.8.1945. EA 9 (1954), S. 6744-6745 und Faust, S. 63 ff. (69) m.w.N..

54) Amtsbl. KR, S. 4.

(7) Proklamation Nr. 2 des Alliierten Kontrollrates vom 20.9.1945 [55]

(Abschnitt IV)
"14. a) Über das Eigentum, die Guthaben, Rechte, Anrechte und Interessen, (innerhalb und außerhalb Deutschlands) des deutschen Staates ..... darf in keiner Weise ohne die Genehmigung der alliierten Vertreter disponiert werden."

(Abschnitt VIII)
"29. Die deutschen Behörden haben das gesamte deutsche Binnentransportsystem (Straßen, Eisenbahnen, ...) und alle damit zusammenhängenden Materialien, Anlagen und Ausrüstungen ..... den Alliierten, im Einklang mit den von ihnen zu erteilenden Anweisungen, zur uneingeschränkten Verfügung zu stellen."
"31. Die Ausübung aller deutschen Rechte im internationalen Transportkörperschaften oder Organisationen und in Beziehung auf die Verwendung von Transport- und Verkehrsleitung in anderen Ländern, sowie die Verwendung in Deutschland von Transportmitteln anderer Länder, muß im Einklang mit den Bestimmungen der alliierten Vertreter gehandhabt werden."

Diesen Proklamationen maßen die Besatzungsmächte besondere Bedeutung bei, [56] was u. a. daraus zu ersehen ist, daß der Inhalt dieser Proklamation Nr. 2 bereits als Regierungsabkommen am 25.7.1945 in der EAC geschlossen worden war. [57]

---

55) Amtsbl. KR, S. 8-19.

56) Vgl. Direktive Nr. 51 v. 29.4.1947 Amtsbl. KR, S. 279: "1. Der Kontrollrat übt seine gesetzgebende Tätigkeit in einer der folgenden Formen aus: a) Proklamationen, die dem deutschen Volk Angelegenheiten oder Handlungen von besonderer Wichtigkeit verkünden;" v. Schmoller § 25, S. 8, spricht von Vorschriften mit "besatzungsverfassungsrechtlichem Charakter".

57) Potsdam Papers II, S. 1011-1023.

(8) Gesetz Nr. 52 [58]

"Sperre und Kontrolle von Vermögen
Art. I 1. Vermögen innerhalb des besetzten Gebietes, das unmittelbar oder mittelbar, ganz oder teilweise im Eigentum oder unter der Kontrolle der folgenden Personen steht, wird hiermit hinsichtlich Besitz oder Eigentumsrecht der Beschlagnahme, Weisung, Verwaltung, Aufsicht oder sonstigen Kontrolle durch die Militärregierung unterworfen: a) Das Deutsche Reich ...
Art. IV 6. Vorbehaltlich anderweitiger Anordnungen und weiterer Beschränkungen, die von der Militärregierung erlassen werden können, wird folgendes bestimmt: a) ... b) Sofern nicht die Militärregierung ein Verbot erläßt, darf Vermögen der in Artikel I, 1, (a) beschriebenen Art entsprechend seinem normalen Gebrauchszweck benutzt werden."

Dieses Gesetz war zunächst [59] eine Maßnahme der Kriegführung, die im Namen des Obersten Befehlshabers der Alliierten Expeditionsstreitkräfte [60] gemäß Art. 53 HLKO erfolgte, [61] durch Maueranschlag verkündet und in Kraft gesetzt wurde. [62] Nachdem die Kriegshandlungen beendet waren und der Kontrollrat (KR) errichtet und in Funktion getreten war, blieb das Gesetz Nr. 52 gemäß Art. III der Proklamation Nr. 1 in Kraft. Jedoch bildete nunmehr die Proklamation Nr. 2 die unmittelbare völkerrechtliche Grundlage für das Gesetz Nr. 52. [63] In der sowjetischen Zone erging auf der gleichen Grundlage mit ähnlichem Inhalt der Befehl Nr. 124 vom 30.10.1945. [64] Aufgrund einer in der Alliierten Kommandantur (All.Komm.) am 23.8.1945 erreichten Übereinkunft [65] galten in den Sektoren

---

58) Amtsbl. am. Mil.-Reg., S. 24 ff..

59) Beginn der Besetzung Deutschlands: 18.9.1944. Vgl. Gazette 3, S. 18 i.V.m. Gazette 1, S. 5.

60) Siehe Proklamation Nr. 1 unter II, s. An. 58 a.a.O. S. 1.

61) Wengler, Völkerrecht 2, S. 1425 f..

62) v. Schmoller § 120, S. 25.

63) Dölle-Zweigert, S. 4.

64) Befehle SMAD, S. 20-22.

65) Lt. Kommuniqué Nr. 7 All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 96 (97).

von Berlin die jeweils in den Zonen hinsichtlich der Vermögenskontrolle erlassenen Gesetze in West-Berlin also das Gesetz Nr. 52. [66]

2. Der Viermächtestatus von Groß-Berlin

Rechtsgrundlage des Viermächtestatus' von Berlin ist nicht ein einzelner Vertrag. Jener resultiert einmal aus allgemeinen völkerrechtlichen Normen und zum anderen aus den Vorschriften der verschiedenen oben unter B. I. 1. angeführten internationalen Verträge. Er war Bestandteil der durch jene Abkommen gebildeten Besatzungs- und Verwaltungsordnung aller vier Zonen Deutschlands.

a) Kriegerische Besetzung

Die Eroberung Deutschlands durch die alliierten Streitkräfte ist völkerrechtlich als eine kriegerische Besetzung (occupatio bellica) beurteilt worden. [67] Die in der rechtswissenschaftlichen Literatur umstrittene Frage, [68] ob eine kriegerische Besetzung mit der Kapitulation am 8.5.1945 oder spätestens am 5.6.1945 durch die Berliner Erklärungen beendet gewesen [69] und durch eine "Waffenstillstands-", [70] "Interven-

---

66) Mil.-Gov. (brit.), S. 23 ff..

67) Für die Zeit bis zur Kapitulation wird dies wohl einhellig vertreten. Vgl. z.B. Grewe, S. 117. Die Frage, ob die späteren Eingriffe der Alliierten noch durch das klassische Institut des Kriegsvölkerrechts gedeckt waren oder ob nicht neue Rechtskonstruktionen dafür in Betracht zu ziehen wären, entsteht erst hinsichtlich der Zeit nach der Kapitulation, vgl. Grewe, S. 107 ff., 117; Rauschning, S. 666 f..

68) Für eine occupatio bellica ohne Rücksicht auf die Ereignisse des 8.5. bzw. 5.6.1945 z.B. Riklin, S. 231 ff., 236; Faust, S. 262 f.; Schüle, S. 127; Rauschning, S. 666; Berber 2, S. 127.

69) Grewe, S. 117; M. Arndt, S. 84 m.w.N..

70) Böhm, S. 19 f..

tions-", [71] "Sequestrations-Besetzung" [72] oder durch eine "occupatio sui generis" [73] - um nur einige der zahlreich gebildeten Konstruktionen und Bezeichnungen [74] zu nennen - fortgesetzt worden sei, braucht hier nicht entschieden zu werden. Die Autoren der verschiedenen Begriffe gehen für die Zeit nach dem 8.5. bzw. 5.6.1945 alle [75] von der Annahme aus, daß die Siegermächte ihre Herrschaft in Deutschland, die oberste Gewalt aufgrund der Tatsache der Besetzung ausüben konnten. Es kam allein auf die "Effektivität der Herrschaft"[76] an, die die Gebietshoheit und die daraus folgenden Rechte der Alliierten begründeten.

b) Fortbestand des Deutschen Reiches

Das Deutsche Reich ist infolge der bedingungslosen Kapitulation am 8.5.1945 nicht untergegangen. [77] Selbst wenn man einer gegenteiligen östlichen Meinung folgen wollte, die gestützt auf den marxistischen Staatsbegriff [78] von der Veränderung der Klassengewalt im Jahre 1945 ausgeht und infolgedessen den Untergang des Deutschen Reiches annimmt, kann dieses Ergebnis nicht hinsichtlich der Westsektoren Berlin gelten; denn hier haben auch nach östlicher Auffassung mit der Kapitulation solche "Veränderungen in der Klassenstruktur" nicht stattgefunden. [79] Das Deutsche Reich ist deshalb als Träger von Rechten und Pflichten bestehen geblieben.

---

71) Zinn, S. 10 f. M. Arndt, S. 125.

72) Grewe, S. 142.

73) Kaufmann, S. 18.

74) Weitere Beispiele bei Riklin, S. 235.

75) Böhm, S. 18 f.; Grewe, S. 142 ("Faktische Machtstellung als siegreiche Okkupationsmacht"); M. Arndt, S. 63; Zinn, S.10..

76) Verdroß, Völkerrecht, S. 463.

77) So die überwiegende Auffassung der deutschen Staats- und westlichen Völkerrechtslehrer. Für alle Schuster, S. 44 ff. m.w.N.

78) Der Staat äußere sich in seiner gesellschaftslichen Wirklichkeit "nur in einer konkreten, klassenmäßig bestimmten Erscheinungsform". Kröger, S. 359.

79) Vgl. z.B.Arzinger-Poeggel, S. 32; nach Peck, Völkerrechtssubjektivität, S. 33 f., ist eine solche Veränderung in den Westzonen nur "rein äußerlich in Angriff genommen worden.".

c) Berlin und die sowjetische Zone

Eine Besonderheit lag hinsichtlich der Besetzung Berlins insofern vor, als die Stadt zunächst nur von der Roten Armee erobert worden ist. Die Truppen der Westmächte zogen in ihre Sektoren erst Anfang Juli 1945 ein.[80] Daraus kann jedoch nicht auf ein rangniederes, von der Sowjetunion abgeleitetes Besatzungsrecht der Westalliierten geschlossen werden.[81] Da das Besatzungsrecht allein auf der tatsächlich ausgeübten Gebietsherrschaft beruhte, erlangten die Westalliierten mit der Übernahme der Westsektoren durch ihre Truppen im Zusammenhang mit der gemeinsamen militärischen Niederringung Deutschlands und im Rahmen der Londoner Abkommen volle, originäre Besatzungsrechte, die im Rang und in der Rechtsqualität den Besatzungsrechten der Sowjetunion gleich waren.[82] Da angesichts der schon im Londoner Protokoll (Ziff. 1, 2) getroffenen Regelung, wonach Berlin gemeinsam besetzt werden sollte und in der bei der Beschreibung der sowjetischen Zone Berlin ausdrücklich ausgenommen war, sowie angesichts der originären, vollen Besatzungsgewalt der Westmächte kann Berlin nicht als dem sowjetischen Besatzungsgebiet zugehörig betrachtet werden.[83] Diese von östlicher Seite,[84] erstmals 1947,[85] vertretene Auffassung ist daher nicht haltbar.[86]

---

80) Clay, S. 40-46; Smith, S. 92 ff.; vgl. auch den Bericht in For. Rel. 1945 III, S. 136 f..

81) Soaber: Lindner, S. 236; Arzinger-Poeggel, S. 16 f..

82) Umgekehrt erlangte die Sowjetunion in den Gebieten Sachsens, Thüringens und Mecklenburgs, aus denen sich englische und amerikanische Truppen nach der Kapitulation in ihre Zonen zurückzogen, volle Besatzungsgewalt.

83) Der Standort der SMAD in Berlin (Befehl Nr. 1 v. 9.6.1945, Befehle SMAD, S. 9) spricht nicht für die Zugehörigkeit Berlins zur SBZ. So aber Boldyrjew, S. 5. Der Sitz für die amerikanische Militärregierung (v.Schmoller § 27, S. 21) und die Stabsabteilung von SHAEF (v. Schmoller a.a.O., S. 20) war zunächst ebenfalls Berlin.

84) Lindner, S. 236; Arzinger-Poeggel, S. 16 ff.; Boldyrjew, S. 3 f.; Keiderling-Stulz, S. 64.

85) Marschall Sokolowskij in der Sitzung des KRes v. 31.3.1947; vgl. Clay, S. 178.

86) Vgl. im einzelnen dazu Mahnke, S. 477 ff. m.w.N..

d) Charakter und Inhalt der Besatzungsgewalt

Durch die Besetzung erlangten die Alliierten in Deutschland die Gebietshoheit, d.h. die höchste Gewalt. [87] Insoweit war Deutschland an der Ausübung seiner Hoheitsgewalt tatsächlich gehindert. [88] Dies betraf nicht nur die Regierungsgewalt, sondern alle Hoheitsfunktionen, die richterliche, die rechtssetzende und die vollziehende Gewalt. [89] Umstritten ist hier, [90] ob die Alliierten eigene Hoheitsgewalt oder deutsche Staatsgewalt ausübten. Richtiger Ansicht nach handelt es sich weder um die eine noch um die andere. [91] Die Besatzungsgewalt war vielmehr eine Territorialgewalt fremder Mächte, die sich im Okkupationsgebiet als höchste Gewalt darstellte und die weder mit der Staatsgewalt des besetzten noch der des besetzenden Staates identisch war. [92]

---

87) Vgl. BVerfGE 1, S. 362: "die deutsche Staatsgewalt überwölbende Besatzungsgewalt". Vgl. dazu ferner Dahm 1, S. 544; Verdroß, Völkerrecht, S. 463.

88) Verdroß, Völkerrecht, S. 295, 463.

89) So gem. Abs. II. der Proklamation Nr. 1 schon bei der Besetzung deutschen Territoriums seit September 1944: "supreme legislative, judical ans executive authority and powers". Gazette 1, S. 1. Dazu gehört auch die Eisenbahnhoheit; vgl. dazu unten 2. Abschnitt C.III. 1. S.

90) Vgl. die Darstellung der verschiedenen Auffassungen bei M. Arndt, S. 53 ff..

91) M. Arndt, S. 61 ff. (65 f.) m.w.N..

92) M. Arndt a.a.O.; vgl. auch Guggenheim, S. 924 "autonome Normen"; v. Schmoller § 7, S. 4 ff.; Berber 2, S. 129.

3. Die Wahrnehmung hoheitlicher Machtbefugnisse im System des internationalen Besatzungsregimes in Deutschland

Wie oben dargelegt wurde, [93] ist das Eisenbahnwesen öffentlich-rechtlicher Natur und dabei hoheitliches Handeln vorherrschend. Bevor die einzelnen Regelungen und Maßnahmen der Alliierten für den Eisenbahnverkehr in Berlin dargestellt werden, ist daher zu untersuchen, wie die Ausübung der Hoheitsmacht grundsätzlich geregelt war. Nehmen die vier Mächte die oberste Gewalt in Deutschland unbeschränkt und völlig unabhängig voneinander in ihren jeweiligen Zonen wahr [94] oder lag hier eine Art gemeinschaftlicher Besatzungsgewalt vor? Bei der Erörterung dieser Frage ist zunächst darzulegen, daß die Erlangung einer gemeinschaftlichen Besatzungsgewalt nach völkerrechtlichen Normen möglich ist.

a) Gemeinschaftliche Hoheitsgewalt im Völkerrecht

Völkerrechtssubjekte können ihre Gebietsherrschaft über fremdes Territorium zugunsten mitbesetzender Staaten einschränken, um eine gemeinsame Verwaltung durchzuführen. Diese Konstruktion einer begrenzten Gebietshoheit unterliegt keinen rechtsdogmatischen Bedenken; für sie gibt es im Völkerrecht Beispiele. [95] Ob die in diesen Fällen gebrauchten Begriffe "Koimperium", "Kondominium" heute noch Anwendung finden kön-

---

93) S. oben unter A. I., S. 11 ff..

94) Nach Laun, Eingriffe, S. 6, galten die Zonen im Verhältnis der Besatzungsmächte zueinander als Ausland; ebenso Stappert, Recht, S. 12.

95) Vgl. z.B. die gemeinsame Herrschaft Preußens und Österreichs über Schleswig-Holstein (1864-1866), Kunz, S. 278., oder die brit.-französ. Territorialgewalt über die Hebriden (1906), Dahm 1, 554 f.; Verdroß, Völkerrecht, S. 297; Kunz, S. 279 f..

nen und ob diese Begriffe [96] wegen der verschiedenen Inhalte, die ihnen von einzelnen Autoren beigelegt werden, [97] sowie wegen der jeweils besonderen Lage der einzelnen Fälle überhaupt der rechtstheoretischen Klärung dienen können, mag man aus jenen Gründen bezweifeln. [98] Ein Kern aller theoretischen Überlegungen und der tatsächlichen Gegebenheiten bei den betreffenden historischen Beispielen ist das Element der gemeinsamen Herrschaft [99] mehrerer Völkerrechtssubjekte in einem Gebiet. Diese Herrschaft äußert sich positiv in einer gemeinsamen Zuständigkeit [100] mehrerer Staaten über ein Gebiet [101] und negativ darin, daß keiner der Mitherrscher in dem betreffenden Gebiet oder in einem Teil davon allein und völlig unabhängig von den übrigen walten oder einseitige darü-

---

96) "Überreste aus der Vorzeit des Lehens- und Patrimonalstaates"; so Schneider, S. 298. Vgl. aber demgegenüber die Untersuchung von Coret. Auf die Unterscheidung von Koimperium und Kondominium (vgl. z.B. Verdroß, Staatsgebiet, S. 301; Völkerrecht, S. 297 ff.) kommt es für die vorliegende Frage nicht an, da in beiden Fällen eine gemeinschaftliche Gebietsherrschaft vorliegt.

97) So versteht Verdroß, Völkerrecht,S. 297, unter Condominium die Herrschaft über eigenes, unter Coimperium die Herrschaft über fremdes Gebiet; demgegenüber lehnt z. B. Sauer, S. 91, diese Unterscheidung ab und spricht im Falle gemeinsamer Gebietsherrschaft nur von einem Coimperium. Wengler, Völkerrecht 2, S. 1262, nennt diesen Fall ein Kondominium. Vgl. Kunz, S. 281 m.w.N..

98) Stödter, S. 73.

99) Bezeichnungen wie "Gesamthandsgemeinschaft" (Brandt, S. 451; Riklin, S. 254; Dahm 1, S. 554; Eckhardt, S.451), "Gesellschaft" (Böhm, S. 21; Deuerlein, Auslegung, S. 64) u.a.m. lösen eher privatrechtliche Vorstellungen aus. Dagegen bestehen jedoch keine Bedenken; knüpft doch das Völkerrecht teilweise an privatrechtliche Rechtskonstruktionen an, z.B. im Falle völkerrechtlichen Vertrages.

100) Darin liegt eine "gewisse Analogie" zu privatrechtlichen Rechtsverhältnissen, vgl. Kelsen, Staatslehre, S. 145.

101) Kunz, S. 281; Lawrenze, S. 172; Verdroß, Verfassung, S. 211.

ber verfügen kann. [102] Grundlage und Voraussetzung einer so gearteten Hoheitsgewalt ist die Vertragsautonomie der Staaten. [103]

b) Die gesamthänderische Besatzungsgewalt der Alliierten

aa) Die These von der "realen Teilung" der Besatzungsgewalt

Es ist die Auffassung vertreten worden, daß es keine gemeinschaftliche Besatzungsgewalt der vier Besatzungsmächte gegeben habe, [104] daß sich die Alliierten die Besatzungsgewalt "real geteilt" hätten, [105] oder daß die Zonen im Verhältnis der Besatzungsmächte zueinander als Ausland betrachtet werden müßten. [106] Die Berufung auf die von den Alliierten in Yalta geäußerte Teilungsabsicht kann diese Meinung nicht überzeugend begründen. [107] Wie oben dargelegt, [108] gelangte der in London zusammengetretene "Teilungs-Ausschuß" jedoch zu keinen Beschlüssen. Im übrigen handelte es sich bei dem Plan der Zerstückelung um eine Frage, die die Verfügung über Deutschland, d.h. die endgültige Entscheidung über sein Schicksal betraf. Die Art der Besetzung und Besatzungsverwaltung und das Verhältnis der Alliierten zueinander dabei sind unabhängig von einem solchen Ziel. Von diesem kann daher nicht zwingend auf jene geschlossen werden. Immerhin ist es bemerkenswert, daß Roosevelt im Falle einer Aufteilung Deutschlands in einzelne Staaten von einem "gemeinsamen Netz von einheitlichen

---

102) Vgl. Verdroß a.a.O.. Auch hier ein gedanklicher Anknüpfungspunkt an Institute des Privatrechts, etwa Besitz und Eigentum.

103) Siehe hierzu Guggenheim, S. 54 f.; über den zulässigen Vertragsinhalt im einzelnen Verdroß, Völkerrecht, S. 171 f. m.w.N..

104) v. Schmoller § 27, S. 24, unter Hinweis auf den Wortlaut der alliierten Vereinbarungen und die tatsächliche Entwicklung.

105) M. Arndt, S. 48; ähnlich Jaenicke, S. 24 ff..

106) Siehe An. 94.

107) M. Arndt, S. 48; Jaenicke, S. 27.

108) Siehe oben unter B. I. 1., S. 22 f..

Diensten wie Post, Telefon, Eisenbahnen, Zöllen" ausging.[109] Auch die Formulierung, daß die Oberbefehlshaber die oberste Gewalt in Deutschland "on instructions from their respective Governments" ausüben sollten,[110] vermag bei richtiger Auslegung die abweichende Auffassung nicht zu stützen. Man hat versucht, daraus den Schluß abzuleiten, daß die Oberbefehlshaber, weder einzelnen in ihren Zonen noch zusammen als Kontrollrat, als gemeinsame Organe der vier Besatzungsmächte betrachtet werden könnten, wenn gleichzeitig die Oberbefehlshaber in ihren Zonen doch nur den Weisungen ihrer Regierungen unterstanden hätten.[111] Gegen diese Überlegung spricht einmal, daß die Weisungsbefugnis hinsichtlich der obersten Gewalt von der Inhaberschaft an der Besatzungsgewalt getrennt werden kann.[112] Zum anderen kommt in dieser Formulierung lediglich das Bestreben der Alliierten zum Ausdruck, bei der gemeinsamen Kontrolle ein gewisses Maß an Souveränität zu wahren.[113] Diese Absicht wird bereits in den ersten der EAC vorgelegten Plänen für die Nachkriegsregelungen in Deutschland deutlich. So wird im britischen Memorandum vom 15.1. 1944[114] gefordert, daß die Oberbefehlshaber das Recht behalten sollten, sich direkt an ihre eigenen Regierungen zu wenden. Das Bedürfnis nach einem nationalen Weisungsrecht wird verständlich, wenn man z. B. bedenkt, daß die Oberbefehlshaber das Standrecht[115] und die ausschließliche Jurisdiktion[116]

---

109) So in einer Besprechung am 5.10.1943, also kurz vor der Konferenz von Teheran. For. Rel. 1943 I, S. 542 unter III.

110) Art. 1 des Londoner Abkommens über die Kontrolleinrichtungen; Potsdamer Abkommen unter II. A. 1.. Siehe oben S. 19 f..

111) Jaenicke, S. 24 f.; M. Arndt, S. 48 An. 43..

112) Mann, Status, S. 473 mit einem Beispiel; vgl. Wengler, Völkerrecht 2, S. 1263 An. 7: "Es bleibt jedem der an dem Kondominium beteiligten Staaten überlassen, ob er die Rechtmäßigkeit des Handelns derjenigen seiner Organe, welche für das Kondominium tätig werden, durch heimatliche Kontrollinstanzen überprüft oder ob dies deshalb nicht geschieht, weil es sich um die Ausübung 'fremder' Staatsgewalt handelt."

113) Nach Altmeyer, S. 7370, halten sich beide Elemente in den alliierten Verträgen die Waage.

114) EAC 44 (3), For. Rel. 1944 I, S. 154 ff. (158) unter 15 (a).

115) Vgl. das brit. Memorandum a.a.O. unter 15 (b).

116) Und zwar "throughout the whole of Germany", vgl. die am. Direktive v. 26.4.1945, For. Rel. 1945 III, S. 484 ff.(487).

über ihre Truppen und die sie begleitenden Zivilpersonen [117] besitzen sollten. In beiden Fällen wird in hohem Maße die nationale Souveränität berührt, so daß schon aus diesem Grunde die grundsätzliche Einflußmöglichkeit der einzelnen Regierungen gerechtfertigt erscheint.

bb) Die oberste Gewalt in den alliierten Vereinbarungen und den Verlautbarungen bei Beginn der Besatzungsverwaltung

Da die vertraglichen Regelungen über die Ausübung der Besatzungsgewalt das Ergebnis und zum Teil den Kompromiß von langwierigen Verhandlungen darstellen, ist zunächst auf die Entstehungsgeschichte der einschlägigen Bestimmungen und die Motive der Vertragspartner einzugehen. Die Vorstellungen über die Behandlung Deutschlands durch die Alliierten nahmen erstmals auf der Moskauer Konferenz im Herbst 1943 detailliertere Formen an. In einem umfassenden amerikanischen Plan, in dem u.a. die Besetzung Deutschlands durch britische, sowjetische und amerikanische Truppen vorgeschlagen wurde, war eine interalliierte Kontrollkommission vorgesehen, die mit der Durchführung der Kapitulationsbedingungen und der gemeinsamen politischen Ziele betraut werden sollte. [118] Zu diesem Plan wurden zwar in Moskau noch keine Beschlüsse in der Sache gefaßt; diese Frage überwies man zur näheren Erörterung der EAC in London. [119] Getrennte Besatzungsverwaltungen standen auf diesem Treffen jedenfalls nicht zur Diskussion. Wenn auch nicht ausdrücklich von einer gemeinschaftlichen Besetzung gesprochen wurde, so erhellen doch folgende Überlegungen, daß der amerikanische Plan von einer solchen Grundbedingung ausging. Einmal ist die vorgesehene interalliierte Kontroll-Kommission das typische Instrument eines internationalen Organs zur Ausübung einer gemeinsamen Gebietsherrschaft durch mehrere Staaten. [120] Zum anderen setzte die Durchführung der

117) Vgl. am. Direktive a.a.O..

118) For. Rel. 1943 I, S. 720 ff. (721).

119) Vgl. d. Sitzungsbericht v. 25.10.1943 in For. Rel. 1943 I, S. 629 f.

120) Vgl. Verdroß, Verfassung, S. 211; Kunz, S. 281 f..

gegen ganz Deutschland gerichteten Kapitulationsforderungen und politischen Ziele eine allgemeine Befugnis der Kontroll-Kommission voraus. Ein solches Recht verleiht ihr die gemeinsame Gebietsherrschaft. Schließlich war im amerikanischen Plan angeregt worden, daß den Vereinten Nationen die Ausübung aller Rechte einer Besatzungsmacht ermöglicht werden sollte.[121] Mit diesem Gedanken läßt sich die Annahme einer getrennten Gebietsherrschaft schlecht vereinbaren. Auch im Verlaufe der eingehenden Beratungen zu diesem Thema in der EAC in London ist von keiner Seite die Errichtung separater und selbständiger Besatzungszonen vorgeschlagen worden. Bezeichnend ist vielmehr ein britischer Plan,[122] demzufolge Deutschland von "gemischten Truppenkontingenten" besetztgehalten werden sollte. In diesem Vorschlag wurde die Frage erörtert, ob es besser sei, diese Kontingente in allen Gebieten gleichförmig zu stationieren, oder eine Aufteilung in Zonen vorzunehmen, in denen jeweils ein Teil der einen oder anderen alliierten Macht im Truppenkontingent vorherrschen würde.[123] Die zweite Konstruktion wurde empfohlen, da in diesem Falle administrative Schwierigkeiten vermieden werden könnten.[124] Dem sowjeti-

---

121) Siehe For. Rel. 1943 I, S. 721 unter Ziff. 3; ebenso ein brit. Vorschlag vom 15.1.1944 (EAC (44) 1) in For. Rel. 1944 I, S. 112 ff. (117).

122) EAC (44) 2 v. 15.1.1944 in For. Rel. 1944 I, S. 139 ff. (147 ff.).

123) "On the one hand, all the troops involved, from whichever of the United Nations they came, could be 'mixed up' in small units alongside each other, each district of Germany beeing occupied by a polyglot force consisting of soldiers of all, or substantially all, United Nations. On the other hand, Germany might be divided into number of zones in the occupation of each of which one or the other of the Allied Powers would be predominant, although contingents of the forces of other United Nations might be present in each case." (For. Rel. 1944 I, S. 147).

124) Siehe For. Rel. a.a.O.. Dabei dachte man an die Proteste der franz. Regierung wegen mangelnder Ordnung und gegen Mißbräuche während der Besetzung nach der Schlacht Waterloo (1815) durch die Hauptmächte Preußen, Österreich, England und Rußland, die deren Streitkräfte mit Truppen kleinerer Mächte zu mit der ersten Alternative vergleichbaren Kontingenten zusammengefaßt waren.

schen Vertreter in der EAC war jedoch diese Lösung noch zu umständlich. [125] Er verlangte eine möglichst einfache Struktur im Aufbau der Besatzungsverwaltung [126] und schlug daher vor, die Oberbefehlshaber sollten in ihren Zonen oberste Gewalt ausüben und Soldaten der beiden übrigen Mächte sollten ihnen lediglich als deren Repräsentanten zur Aufrechterhaltung des Kontaktes beigeordnet werden. [127] Das gemeinsame Vorgehen sollte durch einen Kontrollrat gesichert werden.

Auf amerikanischer Seite hielt man ebenfalls ein zonales Verwaltungssystem für die praktikabelste Lösung. [128] Es sicherte dem Oberbefehlshaber den Handlungsspielraum, den jener nach amerikanischer Auffassung zur Durchführung der alliierten Ziele nötig hatte. [129] Dabei ging man jedoch davon aus, daß die Oberbefehlshaber als Repräsentanten der drei verbündeten Mächte aufträten. [130] Die Art der Gemeinschaft zwischen den Alliierten in Deutschland wird in einem Memorandum des Committee on Post-War Programms vom 5.8.1944 [131] unter der

---

125) Nach Mosely, Occupation, S. 589, waren die brit. Vorstellungen schon im Dezember 1943 in Washington aus praktischen Gründen (Versorgung und Verbindungen der großen Zahl von Truppen in einem durch Krieg zerstörten Land, Sprachschwierigkeiten zwischen den nationalen Truppenteilen)auf Ablehnung gestoßen.

126) For. Rel. 1944 I, S. 231.

127) Memorandum v. 26.8.1944 Ziff. 1, 2 u. 3, For. Rel. 1944 I, S. 299 f..

128) Vgl. Memorandum des Working Security Committee v. 27.1.1944, For. Rel. 1944 I, S. 185 ff. (186 f.) unter III. 1..

129) Vgl. d. Memorandum des Secretary of the Treasury vom 3.11.1944 For. Rel. 1944 I, S. 378 ff. (379) unter 4(b).

130) Vgl. ein Arbeitspapier der am. Delegation in der EAC vom 12.7.1944, das auch die brit. Ansichten berücksichtigt: "The Commanders-in-Chief of the three Allied forces, as they representatives of the three Allied Government, should comprise a tripartite Supreme Authority which should direct a military government of Germany in accordance with the instructions of the three Governments." (For. Rel. 1944 I, S. 247 unter Ziff. 2.).

131) For. Rel. 1944 I, S. 306 ff. (316) unter 7.

Überschrift "Who Should Acquire the Enemy's Surrendered Rigths" angesprochen. Den Vorteil einer gemeinsamen Erlangung [132] der Rechte aus der Kapitulation wird darin gesehen, daß dann die drei Mächte zu gemeinsamen Handeln gezwungen wären, wodurch Verwirrungen und Argwohn vermieden würden, welche entstehen könnten, wenn jede Macht das Recht hätte, mit dem geschlagenen Feind separat zu verhandeln. Als nachteilig empfand man es, daß bei einer gemeinschaftlichen Macht der Regierungen keine allein handeln könnte, bevor sich jeweils die drei Regierungen eine einhellige Meinung gebildet hätten. Dennoch wurde die letzte Alternative mit Nachdruck empfohlen, weil auf diese Weise ein gemeinsames Vorgehen in Deutschland gefördert würde. [133]

Ein Blick auf die Pläne und Erörterungen über die Organisation der Besatzung in Deutschland erhellt m. E., daß in den schließlich gefundenen mehrdeutigen oder scheinbar widersprüchlichen Formulierungen in den Art. 1 und 3 des Londoner Abkommens über die Kontrolleinrichtungen [134] das Bemühen der Vertragspartner zum Ausdruck kommt, einerseits durch gemeinsame Besetzung einheitliches Vorgehen gegenüber dem besiegten Gegner zu sichern und andererseits dabei ein möglichst effektives und praktikables Verwaltungssystem zu installieren.

Der Fortbestand der in dieser Frage unveränderten Haltung der Alliierten läßt sich bis zum Sommer 1945 klar verfolgen.

---

132) In der Kapitulationsurkunde sollte dies durch die Formulierung "... the three powers as joint recipients ..." ausdrücklich bezeichnet werden.

133) For. Rel. 1944 I, S. 317.

134) Das in engem Zusammenhang mit diesem Abkommen stehende Protokoll über die Besatzungszonen sagt über das Verhältnis der Zonen zueinander wenig aus. Wegen seiner Bedeutung für die Lage in Berlin siehe unter cc) S. 43 ff..

So wird im Kommuniqué über die Konferenz von Yalta von der im Londoner Abkommen über die Kontrolleinrichtungen gefundenen Regelung ausgegangen, wie aus den Formulierungen dieser Verlautbarung deutlich wird. [135] Als der Zeitpunkt näherrückte, an dem Kontrollrat und Oberbefehlshaber ihre Funktionen übernehmen sollten, entstand nach ersten Erfahrungen über die Schwierigkeiten bei der Erarbeitung einer einvernehmlichen Haltung in der EAC die Frage, was eigentlich zu geschehen habe, wenn im Kontrollrat keine Einstimmigkeit erzielt werden konnte. Sollten dann die Oberbefehlshaber selbständig nach eigenem Ermessen entscheiden? [136] Von maßgeblicher amerikanischer Seite [137] wurde an dem Erfordernis der einvernehmlichen Verwaltung festgehalten. [138] Nach einer Beratung über diese Frage in der EAC am 3.5.1945 sahen sich die Vertreter der Alliierten nicht veranlaßt, Änderungen am Londoner Abkommen über die Kontrolleinrichtungen vorzunehmen. [139] So wurden die beiden Abkommen vom 12.9. und 14.11.1944 am 4.5.1945 noch

---

135) Yalta-Papers, S. 970 unter "II. The Occupation and Control of Germany.".

136) Das War and Treasury Department neigten zu dieser Auffassung, For. Rel. 1945 III, S. 457.

137) Vgl. das Memorandum des State Department vom 16.3.1945 im For. Rel. 1945 III, S. 458: "An agreed, uniform and comprehensive control over Germany and the German economy is essential to achieve the purposes decided upon at Yalta as set forth in the Crimea declaration and throughout the discussion.". Nicht ganz so deutlich, aber im Prinzip ebenfalls das Memorandum von War, Treasury and State Department vom 23.3.1945, mit Zustimmung des Präs. Roosevelt versehen, wo bei Mangel an Übereinstimmung ("in the absence of agreed policies") nach Weisungen der eigenen Regierung in den Zonen gehandelt werden sollte, For. Rel. 1945 III, S. 471. Ähnlich die hierauf aufbauende Direktive vom 26.4.1945 For. Rel.1945 III, S. 484 ff. (486) 3 b..

138) Das geht aus der Zustimmung des am. Vertreters in der EAC zu einer entsprechenden Auslegung durch den brit. Delegierten am 3.5.1945 (s. unten An. 139) hervor. Der am. Vertreter nahm dabei ausdrücklich auf die Direktive vom 26.4.1945 (s. An. 137) bezug.

139) Vgl. die ausführl. Darstellung des am. Botschafters Winant in For. Rel. 1945 III, S. 504 f.. Der franz. und der engl. Vertreter waren zunächst der Ansicht gewesen, daß mangels Einstimmigkeit im KR die betreffende Frage an die eigenen Regierungen weitergeleitet und ein Handeln einstweilen unterbleiben sollte.

einmal bestätigt. [140] Die am 5.6.1945 in Berlin von den vier Alliierten Mächten verkündete Deklaration in Anbetracht der Niederlage Deutschlands und der Übernahme der obersten Regierungsgewalt [141] 'hinsichtlich Deutschlands' (!) [142] änderte ebenfalls die geschilderten vertraglichen Grundlagen nicht und ist daher in diesem allgemeinen Rahmen auszulegen und zu verstehen. Nachdem am gleichen Tage in zwei statements die Abkommen vom 12.9. und 14.11.1944 in einer Kurzfassung im Inhalte unverändert veröffentlicht worden waren, wurde am 30.7.1945 der Kontrollrat gemeinsam errichtet. [143] Schließlich wurde auch in den Beratungen während der Konferenz von Potsdam von dieser Haltung nicht abgegangen, wie die Formulierungen [144] bezeugen, die aus den beiden Abkommen von 1944 in das Protocol of Proceedings übernommen wurden. Bei dieser Tatsache ist zu berücksichtigen, daß Deutschland als eine wirtschaftliche Einheit betrachtet und an die Errichtung von deutschen Zentralverwaltungen gedacht wurde, vermittels derer man über Deutschland Kontrolle ausüben wollte. [145] Hinsichtlich einer solchen gesamtdeutschen Staatsgewalt kommt als Grundlage für die alliierte Kontrollbefugnis nur eine gemeinschaftliche Besetzung und Gebietshoheit in Betracht.

---

140) For. Rel. 1945 III, S. 262 ff..

141) Amtsbl. KR (Erg.), S. 7 ff..

142) Hervorhebung durch den Verfasser.

143) Art. 3 des Abkommens über die Kontrolleinrichtungen: "...together as abody...". Vgl. z. B. auch die Direktive an die Oberbefehlshaber vom 6.1.1945, For. Rel. 1945 III, S. 379 unter 2.: "Acting jointly", oder die Übereinkunft in der EAC 1945. For. Rel. 1945 III, S. 264 f.: "...will together constitute the Control Council".

144) Potsdam Papers II, S. 1481 unter II. A. 1..

145) Vgl. die dahin lautenden Äußerungen Stalins und Bevins während der Beratungen in Potsdam. Fischer, S.352; Potsdam Papers II, S. 521.

Endlich haben sich der Kontrollrat wie die Oberbefehlshaber in ihren ersten Erlassen auf die gemeinschaftliche Herrschaft berufen. [146]

Zusammenfassend kann mithin folgendes festgestellt werden:

Die vier Alliierten haben Deutschland gemeinsam besetzt und aufgrund dessen eine gemeinschaftliche Gebietshoheit erlangt.[147] Auf diese Weise sollte eine möglichst einheitliche Haltung gegenüber Deutschland gesichert werden, ein Wunsch, der auf angelsächsischer Seite sicher ausgeprägter als bei der Sowjetunion war. [148] Das spätere Scheitern der Zusammenarbeit in den Viermächte-Gremien ist für die allgemeine Rechtsgrundlage der Anwesenheit der Alliierten zunächst ohne Bedeutung; denn bis zum Sommer 1945 sind die Vereinbarungen über Deutschland weder ausdrücklich noch stillschweigend geändert worden. Sie stellen vielmehr die rechtliche Basis dar, von der auszugehen ist. Danach übten die Oberbefehlshaber ihre Gewalt in den Zonen als Repräsentanten der Gemeinschaft der vier Mächte aus. [149] Der Kontrollrat war ein völkerrechtliches Kollek-

---

146) Vgl. z. B. Proklamation Nr. 1 des KRes Amtsbl. KR, S. 4: "... acting jointly as members of the Control Council". Einleitung des Befehls des Obersten Chefs der SMAD v.22.10.1945 in: Befehle SMAD, S. 19 f: "Aufgrund des mir durch das Abkommen der Vier Mächte über den Kontrollmechanismus in Deutschland und die Deklarationen über die Niederlage Deutschlands vom 5.6.1945 zustehenden Rechts, die Funktionen der obersten Gewalt in der SBZ Deutschlands auszuüben, befehle ich...".

147) Siehe Memorandum des Joint Civil Affairs Committee of the Joint Chiefs of Staff v. 26.6.1945 in Potsdam Papers I, S. 462: "The four Allied Commanders representing their Governments on the Control Council, are jointly vested with supreme authority in matters affecting Germany as a whole and are empowered to control such German agencies of central administration as may be permitted to function."

148) Vgl. Wettig, S. 97.

149) So im Ergebnis die wohl überwiegende Meinung. Vgl.z.B.Stödter, S.198 ff. (201); Mann, Status, S. 472; Jennings,S.116; Klein, S. 69; Coret, S. 219 f. Faust, S. 110; vgl. grds. Verdroß, Völkerrechtsgemeinschaft, S. 79; Oppenheim-Lauterpacht, S. 452.

tivorgan. [150] Die Aufgliederung Deutschlands in Besatzungszonen stellte eine verwaltungsgeographische Maßnahme dar und schuf keine separaten Hoheitsgebiete. [151] Zwischen den Oberbefehlshabern als oberste Gewaltinhaber in ihren Zonen und dem Kontrollrat entsteht in diesem System eine Konkurrenz.[152] Wie zwischen diesen beiden die Kompetenzen, die ja letztlich auf den gleichen gemeinsamen Ursprung, nämlich die Gemeinschaft der vier Mächte, beruhten, im einzelnen voneinander rechtlich genau abzugrenzen waren, braucht nicht weiter erörtert zu werden. Hier kommt es nur auf die prinzipielle Feststellung der gemeinschaftlichen Herrschaftsgewalt der vier Besatzungsmächte an.

cc) Die Besatzungsgewalt in Groß-Berlin

Die zuvor dargelegten Grundsätze über die alliierte Besatzung gelten ebenso für Berlin. Das Vorliegen einer gemeinschaftlichen Besetzung und Verwaltung der Stadt folgt hier noch eindeutiger schon aus dem klaren Wortlaut der Bestimmungen der beiden Verträge vom 12.9. und 14.11.1944. So sollte nach Ziff. 2 des Londoner Protokolls Berlin "gemeinschaftlich besetzt"[153]

---

150) Stödter, S. 202; Faust, S. 110; vgl. grds. Verdroß a.a.O..

151) Vgl. das brit. Memorandum (von am. Seite kommentiert) vom 14.6.1945 zur Vorbereitung der Potsdamer Konferenz, Potsdam Papers I, S. 165 ff. (166) unter (4): "It is in consequence further recommended that this Government oopose the pratition of Germany, either de facto or de jure along the lines of the zones of occupatio."

152) Grewe, S. 93 f., geht von einer konkurrierenden Kompetenz der Oberbefehlshaber aus, die inhaltlich am herkömmlichen deutschen Verfassungsrecht ausgerichtet sein soll. Er beruft sich dabei auf die Kompetenzzuweisungen für den KR in den alliierten Verlautbarungen, "Deutschland als Ganzes betreffende Fragen". Vgl. auch Virally S. 103 f.; Bindschedler, S. 52, spricht von "einer Art permanenter Konferenz von Delegierten der vier Besatzungsmächte zur Behandlung gesamtdeutscher Angelegenheiten".

153) "jointly occupied", s. oben S. 18.

und nach Art. 7 a) des Londoner Abkommens über die Kontrolleinrichtungen eine interalliierte Regierungsbehörde errichtet werden, um "gemeinsam die Verwaltung von Groß-Berlin zu leiten". [154] Diese Lösung war hier anders als bei den Zonen einfach aus der Natur der Sache geboten und daher auch in den alliierten Plänen von Anfang an vorgesehen. [155] Die von den Alliierten geplante Kontrolle und Verwaltung ließt sich in einer Stadt nicht hoheitlich getrennt in vier Sektoren durchführen. [156] Daher lag auch die Durchführung der Besatzungsverwaltung in erster Linie bei der All. Komm. selbst. Den Sektorenkommandanten war im Vergleich zu den Oberbefehlshabern in den Zonen eine untergeordnete Rolle zugedacht. [157] In der Sitzung der Oberbefehlshaber vom 7.7.1945, [158] in der u.a. über die Errichtung der All. Komm. gesprochen wurde, war die Rechtslage noch einmal ganz deutlich gemacht worden. Als der amerikanische Kommandant irrtümlich davon ausging, daß der amerikanische Sektor in Berlin nur von der amerikanischen

---

154) "... to direct jointly the administration of 'Greater Berlin' area", s. oben S. 20.

155) Vgl. d. brit. Vorschlag EAC (44) 1 An. 122 a.a.O. S. 152: "Combined=Zone". Ebenfalls das am. Memorandum d. Working Security Committee v. 27.1.1944, For. Rel. 1944 I, S. 185 ff. (187): "...Berlin area where direct local administration would be in in the hand of combined administrative authority". Ebenso der russ. Vorschlag EAC (44) 9 v. 18.2.1944, For. Rel. 1944 I, S. 173 ff. (177) unter 15(d): "...Berlin ... which shall be occupied jointly by the armed forces of the USSR, UK and USA".

156) "Water system in cities are not constructed so as to run on the basis of national sectors. Nor are sanitary systems an public utilities adapted to such an arrangement." (Zink, S. 253).

157) So auch Virally, S. 58, der zur Begründung auf die "Verfassung der Komendatura" vom Januar 1946 hinweist.

158) Vgl. den Bericht d. am. pol. Beraters Murphy an den Staatssekretär im State Department vom 7.7.1945 über diese Sitzung, Potsdam Papers I, S. 630 f..

Militärregierung verwaltet würde, [159] wurde er vom sowjetischen Kommandanten mit allseitiger Zustimmung auf Ziff. 5 des Londoner Protokolls (inhaltsgleich mit Art. 7 a) des Londoner Abkommens über die Kontrolleinrichtungen) und darin vorgesehene gemeinsame interalliierte Regierung hingewiesen. Auf der Grundlage der gemeinschaftlichen Besatzungshoheit übernahm demnach die All. Komm. in ihrer ersten Sitzung am 11.7.1945 die gemeinsame Kontrolle über Groß-Berlin. [160]

II. Die Regelungen und Maßnahmen seitens der Besatzungsmächte für das Eisenbahnwesen in Berlin unter besonderer Berücksichtigung der Situation der Deutschen Reichsbahn in den drei Westsektoren

Die Übernahme ihrer Sektoren durch die westlichen Besatzungsmächte und die Errichtung der gemeinsamen Verwaltung brachten zwar zahlreiche Fragen mit sich, die auf verschiedenen Ebenen in der EAC in London, [161] in Verhandlungen zwischen den Vertretern der drei Armeen, [162] in der All.Komm. [163] sowie im KR [164] in den Monaten Mai bis August erörtert und entschieden wurden. Die Probleme der Versorgung der Besatzungstruppen und der Bevölkerung in der Stadt und die Regelung der Verbindungswege zwischen den Westzonen und Berlin standen dabei im Vordergrund.

---

159) Potsdam Papers I, S. 631: "Parks had mistakenly believed that the military government of the US sektor was vested solely in the United States."

160) Vgl. den Bericht über die erste Sitzung, All. KR u. Komm., Sammelheft 1, S. 89 und Befehl Nr. 1 der All Komm a.a.O. S. 90.

161) Vgl. z.B. den Bericht des am. Botschafters Winant vom 29.5.1945 in For. Rel. 1945 III, S. 314 f.; vgl. auch den Bericht in Potsdam Papers I, S. 497 ff. (Bildung des franz. Sektors in Berlin).

162) Vgl. z.B. die Berichte des am. pol. Beraters Murphy über die Treffen v. 29.6. u. 7.7.1945, Potsdam Papers I, S. 135 f., 630 ff..

163) Vgl. d. Sitzungsberichte v. 11.7. u.1.8.1945, All.KR u.Komm., Sammelh. 1, S. 89, 90 f..

164) Vgl. die Kommuniqués über die ersten Sitzungen in All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 48 f..

Zu dieser Zeit wurde nun auch für den innerstädtischen Verkehr Berlins eine Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin getroffen. Ihr Inhalt ist im Zusammenhang mit einigen anderen alliierten Maßnahmen auf ihre Bedeutung für die DR in den Westsektoren von Berlin zu untersuchen.

1. Die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin

a) Wortlaut, Form und Rechtscharakter

Eine schriftliche Vereinbarung ist nicht bekannt. Ein Anhaltspunkt für das Bestehen einer einschlägigen Abmachung ist jedoch in einem Urteil des Landgerichts Berlin vom 12.6.1950 [165] zu entnehmen, in dessen Gründen es u.a. heißt:

'Dieser Auffassung steht der von der Verteidigung vorgelegte Passus des Potsdamer Abkommens aus dem Jahre 1945 über die Zuständigkeitsabgrenzung nicht entgegen. Dieser Passus hat folgenden Wortlaut:

"Unbeschadet der Sektoreneinteilung untersteht im Interesse der Sicherheit und der Aufrechterhaltung des Transportwesens das gesamte Eisenbahnwesen innerhalb der in 2 a festgelegten Grenzen der Stadt Berlin der sowjetischen Militäradministration.

Die Aufstellung einer besonderen Polizeitruppe, deren Kompetenzen sich nach den deutschen gesetzlichen Bestimmungen richten, ist für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung für das Eisenbahnwesen Berlins zulässig." (Teil III, Titel III Abt. 4 zu 2 d betr. Berlin.)'

Um einen Passus des Potsdamer Abkommens kann es sich nicht handeln, da in diesem weder ein solcher Inhalt noch eine derartige Gliederung enthalten sind. [166] Das Dokument war

---

165) Achte Große Strafkammer, Az.: (503) PK MS. 7. 50 (123.50).

166) Vgl. z.B. die "Mitteilungen über die Berliner Konferenz der drei Mächte" in All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 5-21, und in Amtsbl. KR (Erg.), S. 13-20; "Report on Tripartite Conference of Berlin" in Potsdam Papers II, S. 1499-1514, oder das "Protocol of Proceedings of the Berlin Conference" Potsdam Papers II, S. 1478-1498.

weder in den Gerichtsakten noch bei dem am damaligen Strafverfahren beteiligten Verteidiger [167] aufzufinden.
Da jedoch Inhalt des Textes und alliierte Praxis übereinstimmen, kann vom Bestehen und von der Richtigkeit einer solchen Vereinbarung ausgegangen werden.

Bei diesem Text handelt es sich um einen völkerrechtlichen Vertrag. Gemessen an dem Gegenstand, den er betrifft, und im Hinblick auf den Rahmen der Regelung [168] und auf die beteiligten Stellen kann diese Übereinkunft als ein Verwaltungsabkommen charakterisiert werden.
Solche Verträge werden in der Regel formlos geschlossen. [169]
Es dürfte sich auch bei der alliierten Vereinbarung um einen mündlichen Vertrag handeln. [170]

---

167) Rechtsanwalt Prof. Dr. F.K. Kaul gab dem Verfasser Ende 1969 auf eine entsprechende Anfrage hin die Auskunft, daß "mir damals auf meine Bitte von alliierten Dienststellen die einzelnen einschlägigen Stellen der seinerzeit getroffenen Abmachungen zur Verfügung gestellt wurden". Vgl. dazu auch Kaul, Ich fordere Freispruch, Berlin (Ost), S. 123 ff. In einem revisionsbegründendenSchriftsatz vom 14.7.50 an das LG Berlin hatte er allerdings ausgeführt, daß die "Textformulierungen ... aus Bleistiftnotizen bestanden und keinen Anspruch auf Vollständigkeit und Endgültigkeit erheben konnten ...". Siehe o.S. 46 An. 165 a.a.O.

168) Der Abschluß wird z. Zt. der übrigen Entscheidungen administrativer und technischer Art durch die militärischen Vertreter der Alliierten erfolgt sein.

169) Dahm 3, S. 19; Haustein, Stellung, S. 63 f., meint, diese Regelung des Eisenbahnwesens sei in Potsdam zwischen den vier Besatzungsmächten besprochen worden, und die sowjetische Besatzungsmacht habe das Ergebnis in einer Aktenvermerk festgehalten. Auf eine entsprechende Anfrage des Verfassers in der Botschaft der UdSSR in Ost-Berlin wurde ihm mitgeteilt, daß eine solche Unterlage nicht mehr vorhanden sei.

170) Die Vereinbarung über die Zugangswege nach Berlin wurde ja ebenfalls mündlich getroffen; vgl. den Bericht von Murphy vom 30.6.1945 Potsdam Papers I, S. 135 (136); Clay, S. 41.

b) Inhalt und Bedeutung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen

Als Regelung der alliierten Kompetenzen hinsichtlich des gesamten innerstädtischen Eisenbahnwesens mutet diese Übereinkunft nur skizzenhaft und recht fragmentarisch an. Zwar wird durch den zweiten Satz der spezielle Bereich der Bahnpolizei konkret geregelt. [171] Doch viel größere Tragweite besitzt der erste Satz dieser Vereinbarung, und dieser ist recht allgemein gehalten.
Der Umfang der der SMAD eingeräumten Berechtigung läßt sich nur unter Berücksichtigung der militärischen, politischen und rechtlichen Gegebenheiten jener Zeit sowie aus dem im Wortlaut zum Ausdruck kommenden Zweck des Vertrages feststellen.
Zunächst ist jedoch zu untersuchen, ob durch die alliierte Vereinbarung der SMAD tatsächlich erst Befugnisse gegeben werden sollten oder ob nicht die westlichen Besatzungsmächte das Eisenbahnwesen in Berlin einfach der sich im übrigen aus den Westsektoren zurückziehenden sowjetischen Besatzungsmacht weiter "belassen" wollten und somit Rechte bezüglich der DR gar nicht in Anspruch genommen haben. In der Tat "erklärten sich die interalliierten Militärkommandanten von Groß-Berlin einmütig dafür, die von dem Sowjetkommando bisher durchgeführten Ordnungsmaßnahmen in vollem Umfange bestehen zu lassen", [172] wie der Bericht über die erste Sitzung der All.Komm. ausweist. Dennoch ist es nicht gerechtfertigt, daraus eine ausschließliche Zuständigkeit der sowjetischen Besatzungsmacht über das gesamte Eisenbahnwesen in Groß-Berlin zu schließen. Zunächst einmal wird man das Prädikat "untersteht" im ersten Satz der alliierten Vereinbarung durch die Worte

---

171) Siehe dazu unten 2. Abschnitt C. III. 4. S. 175 ff..

172) All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 89. Nach Auffassung des damaligen Magistrats wurde darunter "offenbar auch die Betriebsverwaltung der Eisenbahn verstanden". So in einem Schreiben vom 17.10.1949 an die All.Komm., Berlin, Quellen 2, S. 1778 ff. (1779).

"der Kontrolle" [173] sinngemäß ergänzen müssen. Die oberste und uneingeschränkte Kontrollbefugnis über Berlin lag bei dem gemeinschaftlichen Gremium All.Komm. bzw. KR. Eine Aussonderung einer spezifischen Kontrollbefugnis in Berlin läßt sich nicht mit dem System der Besatzungsverwaltung und der gemeinsamen obersten Zuständigkeit vereinbaren. Entscheidend ist jedoch, daß die Westmächte durch die Besetzung Berlins originäre Besatzungsrechte erwarben und daher gleichberechtigte Teilhaber an der vollen Besatzungshoheit in Berlin wurden. [174]

Wenn in der ersten Sitzung der All.Komm. die Weitergeltung der bisher von der sowjetischen Besatzungsmacht erlassenen Anordnungen vereinbart wurde, so kam doch durch den Befehl Nr. 1 der All.Komm. vom gleichen Tage insbesondere durch die Formulierung "... bleiben bis auf besondere Verfügung in Kraft" [175] ihre umfassende Kompetenz hinsichtlich der ursprünglich als rein sowjetische Maßnahmen verlautbarten Anordnungen deutlich zum Ausdruck. Im übrigen ist sehr zweifelhaft, ob dieser Befehl überhaupt auf das Eisenbahnwesen bezogen werden kann; denn die im Sitzungsbericht verwandte Bezeichnung "die von dem Sowjetkommando bisher durchgeführten Ordnungsmaßnahmen" wird in dem Befehl Nr. 1 konkretisiert in "... Befehle und Anordnungen, die die Ordnung und Haltung der Bevölkerung der Stadt regulieren, sowie die Verantwortung der Bevölkerung für die Verletzung der Befehle und Anordnungen und für gesetzwidrige Handlungen gegen die alliierten Okkopationstruppen betreffend". [175] Hier handelt es sich doch mehr um den militärischen und sicherheitspolizeilichen denn um den administrativen Bereich. Ein Anwendung dieses Befehls auf das Eisenbahnwesen würde dessen Rahmen wohl sprengen. [176]

---

173) Zu beachten ist, daß 'control' im angelsächsischen Sprachgebrauch eine weitergehende Bedeutung besitzt. Während Kontrolle im Deutschen Überwachung bedeutet, meint das engl. Wort auch Lenkung und direkte Einflußnahme, v. Schmoller § 22, S. 1 ff..

174) Vgl. oben B. I. 2. c), S. 30.

175) All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 90.

176) Vgl. aber die oben An. 172 erwähnte Auffassung des Magistrats.

Demnach scheidet also eine Aussparung von Hoheitsrechten seitens der Westmächte zugunsten der sowjetischen Besatzungsmacht bei der Inbesitznahme ihrer Berliner Sektoren aus.

Mithin stellt sich die Frage einer Abtretung von Hoheitsbefugnissen an die sowjetische Besatzungsmacht in Betracht. Neben der schon erwähnten Unvereinbarkeit einer separaten Hoheitsbefugnis mit dem System der gemeinschaftlichen Besatzungsverwaltung sprechen noch zahlreiche Gründe gegen eine Übertragung der Hoheitsbefugnisse bezüglich des Eisenbahnwesens. Eine strikt getrennte oberste Kontrollbefugnis würde für die zahlreichen Teilgebiete des Eisenbahnwesens eine Fülle von komplizierten hoheitsrechtlichen Problemen aufgeworfen haben, die einer ausführlichen Regelung bedurft hätten, um eine separate sowjetische Hoheitsgewalt überhaupt wirksam werden zu lassen. Gegen eine Übertragung von Kontrollbefugnissen hinsichtlich der DR spricht auch die in den Plänen über Deutschlands Besatzung immer wieder ausgedrückte Vorstellung, daß ein einheitliches Eisenbahnwesen unter gemeinsamer überzonaler Kontrolle aufrechterhalten werden sollte. [167] So wird z. B. in einem vom Außen-, Kriegs- und Schatzministerium der USA und vom Präsidenten Roosevelt gebilligten Memorandum vom 23.3.1945 festgestellt:

> "The German economy shall also be dezentralized, except that to the minimum extent required for carrying out porposes set forth herein, the Control Council may permit or establish central control of (a) essential national services such as railroads, communications..." 178)

In einem späteren Briefing Book Paper: [179]

> "Reports from Germany have made clear that transportation is a key problem which must be dealt with as a matter of top priority. Germany cannot be adequately mobilized for the benefit of the occupying forces and the victims of Nazi aggression until Germany's transport system is organized on a national basis and an integrated program of minimum essential rehabilitation is carried on."

---

177) Vgl. z.B. auch oben B. I. 3. b) aa) bei An. 109.

178) For. Rel. 1945 III, S. 471.

179) Potsdam Papers II, S. 825 No. 887.

Diese Überlegungen gingen schließlich in einen amerikanischen Formulierungsvorschlag auf der Potsdamer Konferenz ein [180] und fanden endlich Aufnahme im Potsdamer Abkommen unter III. B. Ziff. 14. g). [181]

Von einem einheitlichen Eisenbahnwesen gingen denn auch die alliierten Organe und Gremien aus. So beriet das Koordinierungskommitee beim KR am 1.9.1945 über die Kreditierung der Deutschen (!) Eisenbahnen durch Berliner (!) Banken. [182] Dabei wurde von amerikanischer Seite auf die Grundsatzbestimmung des Potsdamer Abkommens Bezug genommen, wonach Verkehrsfragen nicht zonal sondern zentral zu regeln seien. Der KR beschloß am 10.9.1945 eine Regelung über Art, Zahl und Routen der zwischen den Westzonen und Berlin verkehrenden Eisenbahnzüge. [183] Das Kommuniqué über die fünfte Sitzung des KRes vom 10.9.1945 gibt Aufschluß darüber, daß bei der Regelung des Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin weder zwischen Berlin und der SBZ noch zwischen den Westzonen und der Ostzone unterschieden wurde:

> "Ferner beschloß der Kontrollrat, daß der deutsche Binnenverkehr (Eisenbahn-, Wasser- und Kraftverkehr) sowie die Küstenschiffahrt nur in dem Maße wiederhergestellt wird, das zur Befriedigung der Anforderungen der Besatzungstruppen und anderer Bedürfnisse der Alliierten sowie zur Befriedigung des Bedarfs der erlaubten deutschen Friedenswirtschaft notwendig ist.
> Weiter beriet der Kontrollrat erneut die Frage der Lebensmittel- und Kohleversorgung Berlins und bestätigte den Entschluß des Koordinierungskommitees, die Anzahl der Eisenbahnzüge mit Kohlen und Lebensmitteln aus den westlichen Zonen nach Berlin zu erhöhen. Die bestätigten Kohlen- und Lebensmitteltransporte werden als Ergänzung zu den Lieferungen aus der sowjetischen Zone nach Berlin eine Menge ergeben, die zur Befriedigung der Mindestanforderungen Berlins an Kohlen und Lebensmitteln genügen wird."183)

---

180) Potsdam Papers II, S. 825 No. 887.

181) Siehe oben S. 24 unter B. I. 1. (5) bei An. 51.

182) Vgl. den Bericht von Murphy v. 1.9.1945 For. Rel. 1945 III, S. 866 f..

183) Vgl. das Kommuniqué von der fünften Sitzung des KRes, All. KR u. Komm., Sammelh. 1, S. 50; im einzelnen dazu der Bericht des Transportdirektorates CONL/P (45) 27, Bln.Dok., S. 40 ff..

Bezeichnend ist auch die Diskussion über die Errichtung einer deutschen Zentralverwaltung für Transportwesen, die zwischen den USA, Großbritannien und der UdSSR einerseits und Frankreich andererseits geführt wurde. [184] Während Frankreich die Beibehaltung einer einheitlichen Reichsbahn mit dem Programm der Entmilitarisierung Deutschlands für unvereinbar hielt, [185] waren die übrigen Alliierten übereinstimmend der Auffassung:

> "... that the railways, ... must be treated as the transport unit of Germany's economy and must be controled as an undivided unit for the whole of Germany by the Allied Control Authority through a Central German Administration Department to be established for the purpose." 186)

Die Tatsache, daß sich der Dienstsitz der Reichsbahn-Direktion Berlin im amerikanischen Sektor (Bezirk Kreuzberg) befand, fügt sich eher in den Rahmen einer interalliierten denn rein sowjetischen Eisenbahnverwaltung.
Endlich spricht auch die Regelung der Beschlagnahme deutschen Reichsvermögens, wozu auch das Reichseisenbahnvermögen zählte, durch die Alliierten gegen eine einseitige Kontrollbefugnis der sowjetischen Besatzungsmacht. [187] Das in den Westsektoren geltende Gesetz Nr. 52 und der im Ostsektor geltende Befehl Nr. 124 der SMAD räumten der jeweiligen Besatzungsmacht eine alleinige Verfügungsbefugnis nicht ein. Soweit eine Besatzungsmacht eine Vermögenskontrolle ausübte, geschah dies unter der höheren Kontrollbefugnis der All.Komm. Durch die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin ist jedenfalls die Geltung des Gesetzes Nr. 52 nicht eingeschränkt worden. Geht man demgegenüber von einer getrennten Kontroll-

---

184) Vgl. den Bericht des Transportdirektorats CORC/P (45) 69 v. 19.9.1945, For. Rel. 1945 III, S. 873 ff..

185) Note der franz. Delegation im Transportdirektorat, For. Rel. 1945 III, S. 877 unter 2 (a); so berichtet Clay, S. 91, über den franz. Oberbefehlshaber Koeltz: "Eisenbahnen, behauptete er, stellten ein Kriegspotential dar, und ein Amt, das sich um ihren Betrieb kümmere, sei genauso gefährlich wie der deutsche Generalstab."

186) Vgl. den Bericht oben An. 184 a.a.O., S. 874 unter 3..

187) Siehe unter B. I. 1. (8) bei An. 58 u. 64.

befugnis über das Reichsvermögen in Berlin aus, so konnten durch den Befehl Nr. 124 der SMAD in den Westsektoren in bezug auf das Reichseisenbahnvermögen keine Rechte begründet werden, da dieser Befehl lange nach dem Wirksamwerden des Gesetzes Nr. 52 und nach Errichtung der All.Komm.und des KRes erging. [188]
Aus den Beratungen und Plänen der Alliierten sowie aufgrund der Praxis der interalliierten Besatzungsverwaltung im Bereich des Eisenbahnwesens kann daher gefolgert werden, daß durch die alliierte Vereinbarung der sowjetischen Besatzungsmacht keine Kontrollbefugnis zu ausschließlicher Hoheit übertragen worden ist. Die Rechte der SMAD hinsichtlich der DR in Berlin können demnach nur von abgeleiteter Art gewesen sein.

Der Umfang der der SMAD eingeräumten Befugnisse wird positiv durch den bezeichneten Zweck bestimmt: Sicherheit und Aufrechterhaltung des Transportwesens. Darüber hinaus ergeben Sinn und Zweck der alliierten Übereinkunft, daß mit der Berechtigung zugleich auch die Verpflichtung verbunden war, für die Durchführung des innerstädtischen Eisenbahnverkehrs Sorge zu tragen. [189] Da das Eisenbahnwesen in Berlin Bestandteil des Berlin umgebenden Eisenbahnnetzes war, gehörte auch die Aufrechterhaltung der Verbindungen zu diesem Netz zum Inhalt der Rechte und Pflichten der alliierten Vereinbarungen. [190] Die Kontrollbefugnisse der SMAD reichten demnach

---

188) Siehe o. An. 64, 65.

189) Das Bestehen einer solchen Verpflichtung gegenüber Deutschland kann aus Art. 43 HLKO hergeleitet werden, wonach die Besatzungsmacht alle Vorkehrungen zu treffen hat, um nach Möglichkeit die öffentliche Ordnung und das öffentliche Leben wieder herzustellen und aufrecht zu erhalten hat. Vgl. auch Kaufmann, S. 29, der ohne Berufung auf die HLKO feststellt: "Oberste Gewalt bedeutet stets oberste Verantwortlichkeit und oberster Dienst.".

190) Dieses war wiederum Teil des gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes, dessen Existenz zunächst auch von östlicher Seite anerkannt worden ist; vgl. dazu Schienenwege, S. 265: "Die demokratischen Organe der damaligen sowjetischen Besatzungszone bemühten sich von Anfang an um die Aufrechterhaltung der gesamtdeutschen Verkehrsverbindungen.".

soweit, wie es zum Betriebe der DR in Berlin notwendig war.

Die bisherigen Darlegungen lassen folgende zusammenfassende Beurteilung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin zu.
Die alliierte Übereinkunft ist in den allgemeinen Rahmen und die Grundsätze des Systems der Besatzungsverwaltung einzuordnen, wonach u.a. alle Hoheitsgewalt den vier Alliierten gemeinsam zustand. Daraus folgt, daß die Westalliierten Hoheitsrechte hinsichtlich des Eisenbahnwesens nicht an die sowjetische Besatzungsmacht abgetreten und sich ihrer Kontrollbefugnisse nicht entäußert haben. Lediglich aus praktischen Gründen [191] wurde von einer unmittelbaren Durchführung der Kontrolle des Eisenbahnverkehrs durch Vertreter aller vier Mächte abgesehen. Die SMAD ist daher nur als von den vier Mächten beauftragt anzusehen, unter der Kontrolle der All.Komm.bzw. des KRes für die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs in Berlin zu sorgen.

2. Die Bedeutung des Befehl die Bildung der Reichsbahn-Direktions-Bezirke

Am 1.8.1945 gab der Stab der SMAD einen Befehl des Obersten Chefs der SMA über Maßnahmen zur Wiederherstellung des Eisenbahnverkehrs bekannt: [192]

"Zwecks Beschleunigung der Wiederherstellung der Eisenbahnen ... auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone in Deutschland werden auf Befehl des Obersten Chefs der Sowjetischen Militärverwaltung, Marschall Shukow, acht deutsche Eisenbahndirektionen gebildet: in Berlin, Dresden, ...".

---

191) So wurde z. B. auch zunächst die Moskauer Uhrzeit beibehalten, vgl. den Bericht des am. Gen. Parks vom 24.6.1945 in Potsdam Papers I, S. 121.

192) Befehle SMAD, S. 28.

Betrachtet man diesen Satz völlig isoliert, so könnte hier auf eine eigene Hoheitskompetenz des sowjetischen Oberbefehlshabers in Berlin geschlossen werden. [193] Diese Maßnahme galt natürlich auch mit Wirkung auf die West-Sektoren. Doch da Groß-Berlin nicht zur SBZ gehörte, konnte die SMAD im Eisenbahnwesen von Berlin keine Anordnungen erlassen, die nicht von der alliierten Oberhoheit abzuleiten waren. Eine direkte und ausdrückliche Beteiligung seitens der Westalliierten an dieser Maßnahme ist aus dem Grunde für nicht notwendig zu erachten, weil es sich hierbei nur um einen organisatorischen Erlaß handelte, der sich im Rahmen der durch die alliierte Vereinbarung erteilten Befugnisse nicht antastete. Selbst wenn man die alliierte Vereinbarung nicht als ausreichende Ermächtigung zu dieser Anordnung betrachten würde, kann man von einer stillschweigenden Zustimmung der westlichen Kommandanten bzw. Oberbefehlshaber zu diesem Befehl ausgehen.

3. Die Bedeutung des Befehls Nr. 8 der SMAD

Ein weiterer für die Eisenbahn bedeutsamer Befehl erging am 11.8.1945: [194]

> Betr.: Übergabe des Eisenbahnbetriebs in der Sowjetischen Besatzungszone an die deutschen Eisenbahner
> In Verbindung mit dem Befehl des Obersten Chefs der Sowjetischen Militärischen Administration in Deutschland, Marschall der Sowjetunion Genosse Shukow vom 18. Juli 1945 Nr 010 befehlen wir: Ab 1. September ist der Eisenbahnbetrieb in der Sowjetischen Besatzungszone den deutschen Eisenbahnern zu übergeben. Der Präsident der Zentralverwaltung des Verkehrswesens, Dr. Fitzner, hat bis zum 25. August das Personal vollständig einzusetzen, voll und ganz die Telefonverbindung herzustellen und bis zum 1. September 1945 die Führung der Eisenbahn zu übernehmen. Allgemeine Führung und Kontrolle über die Arbeit der deutschen Eisenbahner verwirklicht die Transportabteilung der sowjetischen militärischen Administration in Deutschland.
>
> Befehlshaber d milit Gruppe der Okkupationsgruppe Generalleutnant des techn Militärs gez Tschernjakow
>
> Befehlshaber der Transport-Abt d Sowjetisch-Militär Admin in Deutschland Generalmajor d techn Militärs gez. Kwaschin."

193) So z.B. Boldyrjew, S. 5 1. Sp..

194) Text bei Haustein, Stellung, S. 64; vgl. LG Berlin, Urteil vom 12.2.1954 in JR 8 (1954), S. 341-343.

Dieser Befehl ist faktisch auch auf die Westsektoren angewandt worden. Daß die Westalliierten gegen ihn keine Einwendungen erhoben haben, spricht ebenfalls nicht für eine separate sowjetische Zuständigkeit. [195] Auch diese Anordnung ist durch die kurz zuvor mit den Westmächten getroffene alliierte Vereinbarung für das Eisenbahnwesen gedeckt. Im übrigen käme andernfalls auch hier wieder eine stillschweigende Ermächtigung in Betracht. Eine solche Zustimmung läge insofern nahe, als auch die westlichen Besatzungsmächte in ihren Zonen den Eisenbahnbetrieb teilweise schon früher, [196] in deutsche Hände zurückgegeben hatten. Wenn im dritten Absatz des Befehls der SMAD "allgemeine Führung und Kontrolle" vorbehalten werden, so ist damit klargestellt, daß der Betrieb den deutschen Behörden lediglich zur Ausübung überlassen und ihnen Hoheitsrechte nicht zur Trägerschaft zurückgegeben wurden.

Im Eisenbahnwesen von Groß-Berlin ergab sich somit folgende hoheitliche Gliederung: Der Eisenbahnverkehr wurde von den bisher zuständigen deutschen Behörden durchgeführt und von der SMAD im Auftrage der All. Komm. bzw. des KRes gemäß den allgemeinen Bestimmungen über die Besatzungsverwaltung kontrolliert. [197]

---

195) Boldyrjew, S. 5 sieht darin einen Beweis, daß Groß-Berlin zur SBZ gehörte, d.h. also der Sowjetischen Oberhoheit unterlag. Vgl. oben B. I. 2. c) S. 30.

196) Siehe für die am. Zone Fromm, S. 22 f..

197) Eine ähnliche 'Vertreter'-Stellung hatten die (ost-)deutschen Behörden bei der Erteilung der Interzonenschiffahrtspermits nach Abschluß des Moskauer Vertrages vom 20.9.1955. Aufgrund des Briefwechsels (Bln. Dok. Nr. 199, S. 240 (241) unter Ziff. 1. a.E.) sollte diese Funktion "vollständig von den Behörden der DDR ausgeübt" werden. In Wirklichkeit konnte dies jedoch nur als ein "acting as agents for the Soviet occupation authorities" angesehen werden. So auch die offizielle Haltung der brit. und am. Regierung. Siehe Lauterpacht, S. 210; Berlin 1955-1956, S. 371 (14).

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der Untersuchungen im ersten Abschnitt lauten zusammenfassend:

Berlin ist im Jahre 1945 von den Truppen der Alliierten gemeinschaftlich besetzt worden. Die vier Siegermächte erlangten originäre, gleichrangige Besatzungsrechte und errichteten zur gemeinsamen Kontrolle eine gemeinschaftliche Verwaltung in der Stadt ein.
Das Eisenbahnwesen ist zu dieser Zeit über die Grenzen von Groß-Berlin hinaus als eine Einheit betrachtet und von den alliierten Organen, All.Komm. und All. KR, als solche behandelt worden. Die Westalliierten haben auf keine Hoheitsrechte hinsichtlich der DRB in Berlin zugunsten der sowjetischen Besatzungsmacht verzichtet. Die SMAD übte die Kontrolle über das Eisenbahnwesen in Groß-Berlin im Auftrage der All.Komm. und des All. KRes, d.h. also der Gemeinschaft der vier Mächte aus.

2. Abschnitt: Auswirkungen der politischen und rechtlichen Entwicklung in Deutschland nach 1945 auf die Situation der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin

Die im Sommer 1945 begonnene gemeinsame Besatzungsverwaltung zerbrach im Jahre 1948. Ohne das bisherige Verwaltungssystem ausdrücklich aufzuheben, zu ändern [1] oder durch ein neues Abkommen zu ersetzen, führten die Westmächte und die Sowjetunion in ihren Zonen Besatzungsverwaltung nunmehr getrennt durch. Es entstanden die BRD und die DDR.
In diesen Prozeß fügte sich die Entwicklung in Berlin nicht nahtlos ein. Der völker- und staatsrechtliche Status der Vier-Sektoren-Stadt wurde infolge dieser Ereignisse komplizierter. Das gilt sowohl für das Verhältnis zu den neu entstehenden Staatswesen als auch für die Lage in der Stadt selbst.
Um die rechtliche Situation der DR in West-Berlin beurteilen zu können, ist daher auf die allgemeine Rechtslage in Deutschland einzugehen und zu untersuchen, auf welche Weise und bis zu welchem Grade die alliierten Verträge über Deutschland und Berlin fortwirken. Dazu sollen die wesentlichen Rechtsakte aufgezeigt werden, mit denen die Westmächte wie die Sowjetunion ihre Besatzungsrechte bekräftigten, modifizierten, bzw. aufgaben, und ergänzend die grundlegenden verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Maßnahmen für das Eisenbahnwesen von seiten der beiden deutschen Staatswesen genannt werden (A.). Auf der Grundlage der Feststellungen zur allgemeinen Rechtslage Berlins (B.) werden dann die Rechtsprobleme der DR in West-Berlin im einzelnen erörtert (C.).

---

1) Vgl. Art. 11 d. Abkommens ü. d. Kontrolleinrichtungen; s. o. An. 35 S. 19 ff. (21).

A. Das Fortwirken der Vier-Mächte-Regelungen in Deutschland nach dem Ende der praktischen Zusammenarbeit in den interalliierten Organen und der Entstehung der BRD und DDR

I. Die Beendigung der gemeinsamen Tätigkeit im Alliierten Kontrollrat

1. Die wirtschaftliche Spaltung Deutschlands und die Blockade Berlins

Die Absicht, durch die Schaffung eines interalliierten Verwaltungssystems mit gemeinschaftlichen Organen während der Besatzungszeit ein einheitliches Vorgehen der vier Siegermächte in Deutschland zu sichern, ist nur in begrenztem Umfange verwirklicht worden. Die verschiedenen Zielvorstellungen [2] der östlichen Besatzungsmacht einerseits und der westlichen Partner andererseits waren sehr bald unüberbrückbar geworden. So erließ der All.KR zwar eine Reihe von wichtigen und einschneidenden Gesetzen zur Durchführung der gemeinsamen Kriegsziele. Doch konnte außer über Regelungen hinsichtlich der Organisation des Besatzungsregimes und über solche Maßnahmen mehr verbietenden und liquidierenden Charakters, wie z. B. die Gesetze über die Entmilitarisierung, die Entnazifizierung, die Auflösung des Staates Preußen, keine Einigung über die wirtschaftlichen Fragen des Wiederaufbaues in Deutschland unter den Alliierten erzielt werden. Daher verfuhren die einzelnen Mächte jeweils in ihren Zonen mehr und mehr nach ihren eigenen Vorstellungen. [3] In gleichem Maße, wie der All.KR infolge Uneinigkeit untätig blieb, wuchs somit in der Praxis das Gewicht der Oberbefehlshaber in den Zonen. Der Prozeß der Absonderung der Zonen [4] erreichte sehr bald einen

---

2) Vgl. o. S. 3 An. 8.

3) Vgl. dazu die am. Direktive vom 11.7.1947 insbesondere sub Ziff. 2 a) in Basic Doc., S. 552-562.

4) Vgl. den Bericht des amerikanischen Außenministers Byrnes vom 15.7.1946 in Basic Doc., S. 79-86 (84): "But in fact Germany is being administered in four closed compartments with the movemend of people, trade, and ideas between the zones more narrowly restricted than between most indepent countries."

solchen Grad, daß die Alliierten nicht mehr von der Notwendigkeit der "Aufrechterhaltung" der wirtschaftlichen Einheit sprachen, sondern sich um ihre "Wiederherstellung" bemühten.[5] Dem Verselbständigungsprozeß einzelner Besatzungszonen wurde in Westdeutschland insoweit entgegengewirkt, als die amerikanische und die britische Zone am 1.1.1947 zur Bi-Zone, [6] später beide mit der französischen Zone [7] zur Tri-Zone vereinigt wurden. Die Westmächte sahen darin einen ersten Schritt zur Erlangung der im Potsdamer Abkommen vereinbarten wirtschaftlichen Einheit in ganz Deutschland. [8] Doch die Sowjetunion blieb diesem Zusammenschluß fern, ihre Delegation verließ am 20.3.1948 den Alliierten Kontrollrat. Die Westmächte führten am 20.6.1948 [9] in ihren Zonen eine Währungsreform durch, worauf hin von der Sowjetunion in der Ostzone die Ostmark eingeführt wurde. [10] Damit war die wirtschaftliche Einheit im wesentlichen beseitigt. Nach ihrem Auszug aus dem Alliierten Kontrollrat begannen die sowjetische Besatzungsmacht nach und nach die Verkehrsverbindungen zwischen den Westzonen und Berlin wie auch von Berlin zur Ostzone einzuschränken. [11] Zu diesen Maßnahmen sah sich die SMAD "im Zusammenhange mit der separaten Währungsreform in den westlichen Besatzungszonen Deutschlands gezwungen", und zwar "zum Schutze der Inter-

---

5) Vgl. Clay, S. 152.

6) Vgl. die am.-brit. Vereinbarung vom 2.12.1946 in Basic Doc., S. 528-531.

7) Vgl. die am.-brit.-franz. Vereinbarung vom 8.4.1949 in Basic Doc., S. 588-590.

8) Vgl. das Memorandum zur Vereinbarung vom 2.12.1946 o. An. 6.

9) Vgl. das Schreiben des brit. Militärgouverneurs an den sowjetischen Militärgouverneur vom 18.6.1948 in Bln. Dok. Nr. 49, S. 67 f..

10) Vgl. Befehl Nr. 111 in VOBl. I 1948 S. 217 ff.

11) Berlin 1946-1948, S. 445 ff., 503.

essen der Bevölkerung und der Wirtschaft der sowjetischen Zone sowie zur Vorbeugung einer Desorganisation des Geldumlaufes". [12] Im Eisenbahnverkehr wurden so zunächst die Strecken von Hamburg und München nach Berlin gesperrt. [13] Schließlich war auch die letzte Eisenbahnverbindung zwischen Helmstedt und Berlin unterbrochen [14] und mit "technischen Störungen" begründet worden. [15] Nach ähnlichen Maßnahmen im Schiffs- und Straßenverkehr [16] ruhte am 8.7.1948 der gesamte zivile und militärische Verkehr auf Land- und Wasserwegen zwischen Berlin und den Westzonen. [17] Diese Blockade wurde im Mai 1949 durch ein Übereinkommen der vier Alliierten wieder aufgehoben. In der Vereinbarung [18] heißt es:

> "1. All the restrictions imposed since March 1, 1948, by the Government of the USSR on communications, transportation and trade between Berlin and the Western Zones of Germany and between the Eastern Zone and the Western Zones will be removed on May 12, 1949."

In einem Befehl [19] des sowjetischen Oberbefehlshabers wurde dann angeordnet, daß "1. die bis zum 1. März 1948 für die Verbindung, den Verkehr und den Handel zwischen Berlin und den westlichen Zonen Deutschlands gültige Regelung... wieder herzustellen" und " 2. für die Versorgung der Bevölkerung der Westsektoren Berlins sowie die Besatzungstruppen der USA, Englands und Frankreichs, die sich in Berlin befinden... der Verkehr über die Eisenbahnstrecke Berlin-Magdeburg-Helmstedt

---

12) So die Mitteilung der SMAD vom 18.6.1948, Bln. Dok. Nr. 50, S. 68

13) Berlin 1946-1948, S. 447.

14) Berlin 1946-1948, S. 518, 520.

15) a.a.O. S. 518.

16) Vgl. Berlin 1946-1948, S. 460, 505, 510.

17) a.a.O. S. 546.

18) Vgl. das Vier-Mächte-Kommuniqué ("Jessup-Malik-Abkommen") v. 4.5.1949 in UNTS 138, S. 124 ff.; deutscher Text in Berlin, Quellen 2, S. 1548. Auch hier handelt es sich um ein (paraphiertes) Regierungsabkommen; vgl. dazu o. S. 21 An.40.

19) Befehl Nr. 56 vom 9.5.1949, Bln. Dok. Nr. 82, S. 109-111.

mit 16 Zügen - gemäß dem Kontrollratsbeschluß vom 10. September 1945 - wieder herzustellen" sei.

Durch einige Entscheidungen auf der sechsten Tagung des Außenministerrates in Paris haben die vier Alliierten den Beschluß zur Aufhebung der Blockade noch einmal bestätigt und erweitert: [20]

> "2. The occupation authorities, in the ligth of the intention of the Ministers to continue their efforts to achieve the restoration of the economic and political unity of Germany, shall consult together in Berlin on a quadripartite basis.
>
> 3. These consultations will have as their purpose, among others, to mitigate the effects of the present administrative division of Germany and of Berlin, notably in the matters listed below:
> (A) Expansion of trade and development of the financial and economic relations between the Western zones and the Eastern zone and between Berlin and the zones.
> (B) Facilitation of the movement of persons and goods and the exchange of information between the Western zones and the Eastern zone and between Berlin and the zones.
>
> 5. ... in order to improve and supplement this and other arrangements and agreements as regards the movement of persons and goods and communications between the Eastern zone and the Western zones and between the zones and Berlin and also in regard to transit, the occupation authorities, each in his own zone, will have an obligation to take the measure necessary to insure the normal functioning and utilization of rail, water, and road transport for such movement of persons and goods...
>
> 6. The occupation authorities will recommend to the leading German economic bodies of the Eastern and Western zones to facilitate the establishment of closer economic ties between the zones and more effective implementation of trade and other economic agreements."

Bei den Verkehrsverbindungen traten jedoch in der Praxis sehr bald wieder erhebliche Behinderungen ein. [21]

---

20) Vgl. das Kommuniqué vom 21.6.1949, Basic Doc., S. 110-112.

21) Vgl. Berlin 1946-1948, S. 240, 244, 260 ff., 271.

2. Die Folgen für das deutsche Eisenbahnwesen

Die infolge Fehlens einer zentralen deutschen Verkehrsverwaltung im wesentlichen von zonaler Seite [22] ausgehende Wiederinbetriebnahme der Deutschen Reichsbahn erreichte ähnlich der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung im Verhältnis von Zone zu Zone unterschiedliche Grade. Während sich die Verbindungen zwischen der amerikanischen und britischen Zone am intensivsten gestalteten, gab es zwischen der sowjetischen Zone und den Westzonen nur einen lokalen Verkehr. [23] Immerhin behielt die amerikanische Militärregierung ein einheitliches deutsches Eisenbahnwesen im Auge und traf entsprechende rechtliche Vorsorge, als sie durch ihre Proklamation Nr.2[24] in ihrer Zone Länder errichtete und mit Hoheitsbefugnissen ausstattete. Mit dem ausdrücklichen Vorbehalt in Art. III. der Proklamation wurde u. a. die einheitliche deutsche Verkehrshoheit gesichert:

> "Jeder der hierdurch gebildeten Staaten hat unter Vorbehalt der übergeordneten Machtbefugnis der Militärregierung volle gesetzgebende, richterlich und vollziehende Gewalt, soweit deren Ausübung nicht früher oder zukünftig getroffenen Maßnahmen des Kontrollrates für Deutschland oder einer von diesem errichteten zentralen deutschen Behörde in Widerspruch steht."

Dennoch folgt der politischen und wirtschaftlichen Spaltung auch im Eisenbahnwesen schließlich die Trennung in zwei Eisenbahnverwaltungen.
Eine Ausnahme davon bildete jedoch das Eisenbahnnetz von Groß-Berlin mit seinen Verbindungen zu den Zonen. Der zur Versor-

---

22) Es gab die "Oberbetriebsleitung United States Zone", "Reichsbahn-Generaldirektion in der Britischen Besatzungszone", "Oberdirektion" in der Französischen Zone und die "Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn" in der sowjetischen Zone; vgl. zu der Entwicklung im einzelnen Haustein-Kruchen, S.53 f.; Sarter-Kittel, S. 12 ff..

23) Vgl. Stille, S. 675, 678.

24) Vom 19.9.1945, Amtsbl. am. Mil.-Reg., S. 3.

gung der Stadt nach Errichtung der Besatzungsverwaltung zu allen Zonen wieder hergestellte Eisenbahnverkehr [25] und die damit verwirklichte Verkehrseinheit wurden durch die Blockade lediglich unterbrochen, aber nicht endgültig aufgehoben. Eine Änderung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundlagen hinsichtlich des Status von Berlin, wie das von östlicher Seite gefordert worden war, wurde nicht vorgenommen. [26] In den beiden alliierten Übereinkünften über die Beendigung der Blockade wurden die allgemeinen Rechtsgrundlagen vielmehr noch einmal ausdrücklich und eindeutig bestätigt. [27] Der Befehl Nr. 56 [28] erwähnt ausdrücklich den Beschluß des All. KRes über die Regelung der Eisenbahnzüge.

II. Die Errichtung der BRD und der DDR

1. Die BRD und die Westmächte

Im Mai 1949 wurde das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland verkündet. Die drei Westalliierten beendeten die Militärregierung und ersetzten sie durch eine Hohe Kommission. [29] Am 5.5.1955 wurde das Besatzungsregime in Westdeutschland aufgehoben [30] und die Souveränität der BRD proklamiert.

---

25) Siehe o. S. 51 An. 183, insbesondere Anlage 1 zu CONL/P (45) 27 a.a.O.; Beginn des Interzonen-Güterverkehrs am 4.7.1945 mit Nachschub f. d. Westalliierten; erster Reisezug f. westliche Besatzungstruppen am 20.11.1945; deutscher Reiseverkehr erst ab September 1946; s. Stille S. 676 ff..

26) Siehe z. B. im Organ der SMAD "Tägliche Rundschau" vom 12.1.1948; Berlin 1946-1948 S. 385; Matern (SED) am 21.2.1948 a.a.O. S. 414 (72).

27) Vgl. Ziff. 2 des Kommuniqués, s. o. S. 62 An. 20.

28) Siehe o. S. 61 An. 19.

29) Vgl. das Kommuniqué (engl.) vom 8.4.1949 in Basic Doc., S. 585-588; Besatzungsstatut a.a.O. S. 586-588; Statut der Hohen Kommission vom 20.6.1949 a.a.O. S. 603-609; Proklamation der Westmächte über die Bildung der BRD vom 21.9.1949 a.a.O. S. 609 f..

30) Siegler I, S. 291.

Gleichzeitig behielten sich die drei Westmächte im Deutschland-Vertrag [31] (Art. 2 S. 1) in bezug auf Deutschland und Berlin gewisse Rechte vor:

> "Im Hinblick auf die internationale Lage, die bisher die Wiedervereinigung Deutschlands und den Abschluß eines Friedensvertrages verhindert hat, behalten die Drei Mächte die bisher von ihnen ausgeübten und innegehabten Rechte und Verantwortlichkeiten in bezug auf Berlin und auf Deutschland als Ganzes einschließlich der Wiedervereinigung Deutschlands und einer friedensvertraglichen Regelung."

2. Die DDR und die Sowjetunion

Ihre Rechte und Pflichten aus den alliierten Viermächtevereinbarungen über Deutschland und Berlin hat sich die Sowjetunion gegenüber der DDR nicht so klar wie die Westmächte im Deutschlandvertrag gegenüber der BRD vorbehalten. Dennoch ist die sowjetische Verantwortlichkeit in den betreffenden Akten gegenüber der DDR und in den Verträgen mit der DDR deutlich erkennbar gewahrt und zum Teil auf entsprechende Erinnerungen der Westmächte hin bestätigt worden.
Am 7.10.1949 wurde in der sowjetischen Besatzungszone die Deutsche Demokratische Republik gegründet [32] und die bisherige Militärverwaltung in eine Sowjetische Kontrollkommission umgewandelt. [33] Dazu heißt es in der Erklärung des sowjetischen Oberbefehlshabers:

> "Die Sowjetische Militärverwaltung und ihre Verwaltungsstellen in Berlin und in den Ländern stellen ihre Tätigkeit ein. Ihre Funktionen gehen an die entsprechenden Ministerien und deutschen Staatsorgane über.
> Die Aufgabe der Sowjetischen Kontrollkommission besteht in der Kontrolle der Durchführung der Potsdamer Beschlüsse und der anderen von den vier Mächten gemeinsam getroffenen Entscheidungen über Deutschland. Dies bedeutet, daß die Provisorische Regierung der Deutschen Demokratischen Republik ihre Tätigkeit aufgrund der Verfas-

---

31) BGBl. II 1955 S. 305 ff..

32) Vgl. die Verfassung der DDR, GBl. 1949 S. 5-16.

33) Vgl. die Erklärung des sowjetischen Oberbefehlshabers und Vorsitzenden der sowjetischen Kontrollkommission für Deutschland vom 11.11.1949, Bln. Dok. Nr. 109, S. 140-142.

sung der Deutschen Demokratischen Republik in Freiheit ausüben kann, soweit diese Tätigkeit nicht den Potsdamer Beschlüssen und den Verpflichtungen zuwiderläuft, die sich aus den gemeinsamen Beschlüssen der Vier Mächte ergeben.
Die Provisorische Regierung der Deutschen Demokratischen Republik hat zum Ausdruck gebracht, daß sie ihre Regierungstätigkeit auf der Grundlage der Beschlüsse der Potsdamer Konferenz durchführen und die Verpflichtungen erfüllen wird, die sich aus den gemeinsamen Beschlüssen der Vier Mächte ergeben. Die Sowjetregierung hat diese Erklärung zur Kenntnis genommen."

1953 wurde die Kontrollkommission aufgelöst und das Amt des Hohen Kommissars der UdSSR geschaffen. [34] Am 25.3.1954 erklärt die Regierung der Sowjetunion, daß sie mit der DDR "die gleichen Beziehungen" aufnehme" wie mit anderen souveränen Staaten". Gleichzeitig heißt es jedoch [35]

"Die Sowjetunion behält in der DDR die Funktion, die mit der Gewährleistung der Sicherheit in Zusammenhang stehen und sich aus Verpflichtungen ergeben, die der Sowjetunion aus den Viermächteabkommen erwachsen."

Ergänzend dazu ergeht am 7.8.1954 ein Beschluß der Regierung der UdSSR über die Aufhebung der Besatzungsbefehle aus der Zeit von 1945 bis 1953. Darin heißt es u. a.: [36]

"Dabei nimmt die Sowjetregierung die Erklärung der Regierung der DDR zur Kenntnis, daß die DDR die Verpflichtungen einhalten wird, die sich für sie aus dem Viermächteabkommen über die friedliche und demokratische Entwicklung Deutschlands ergeben."

Im Erlaß des Präsidiums des Obersten Sowjets vom 25.1.1955 [37] über die Beendigung des Kriegszustandes zwischen der Sowjetunion und Deutschland wird u. a. erklärt:

---

34) Vgl. Kommuniqué vom 28.5.1953, Siegler I, S. 171.
35) Vgl. Bln. Dok. Nr. 161, S. 208.
36) Bln. Dok. Nr. 165, S. 211 f..
37) Bln. Dok. Nr. 196, S. 237 f..

"Im Hinblick auf die Festigung und Entwicklung freundschaftlicher Beziehungen zwischen der Sowjetunion und der DDR, die auf der Anerkennung der Grundsätze der Souveränität und der Gleichberechtigung beruhen, und unter Berücksichtigung der Auffassung der der Regierung der DDR und der Interessen der Bevölkerung sowohl Ost- als auch Westdeutschlands erklärt das Präsidium des Obersten Sowjets der UdSSR durch diesen Erlaß:

3. Die Verkündung der Beendigung des Kriegszustandes mit Deutschland ändert nichts an seinen internationalen Verpflichtungen und berührt nicht die Rechte und Pflichten der Sowjetunion, die sich aus den bestehenden, Deutschland als Ganzes betreffenden internationalen Abkommen der vier Mächte ergeben."

Am 20.9.1955 wurde auf Beschluß des Ministerrates der UdSSR die Hohe Kommission in der DDR aufgelöst. [38] In dem Beschluß ist bestimmt, daß "die Außerkraftsetzung der erwähnten Verordnungen des Kontrollrates auf dem Gebiet der DDR nicht die Rechte und Verpflichtungen der Sowjetunion gegenüber Gesamtdeutschland berührten, die sich aus den entsprechenden Beschlüssen der vier Mächte ergeben". Im "Moskauer Vertrag" [39] vom gleichen Tage wurden die Beziehungen zwischen der DDR und der UdSSR geregelt. Danach sollten "die Beziehungen zwischen ihnen auf völliger Gleichberechtigung, gegenseitiger Achtung der Souveränität und der Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten beruhen". In der Präambel zu dem Vertrage heißt es:

"Der Präsident der DDR und das Präsidium des Obersten Sowjets der Sozialistischen Sowjetrepubliken haben,... unter Berücksichtigung der Verpflichtungen, die die DDR und die Sowjetunion gemäß den bestehenden internationalen Abkommen, die Deutschland als Ganzes betreffen, beschlossen, den vorliegenden Vertrag zu schließen..."

---

38) Bln. Dok. Nr. 200, S. 241.

39) Bln. Dok. Nr. 198, S. 239 f..

Im Schreiben des stellvertretenden sowjetischen Außenministers Sorin vom 20.9.1955 an den Außenminister, Bolz, wird im einzelnen noch festgestellt: [40]

"Die DDR übt die Bewachung und Kontrolle an den Grenzen der DDR, an der Demarkationslinie zwischen der DDR und der Deutschen Bundesrepublik, am Außenring von Groß-Berlin in Berlin sowie auf dem Gebiet der DDR liegenden Verbindungswegen zwischen der Deutschen Bundesrepublik und Westberlin aus.
In Ausübung der Bewachung und Kontrolle auf den im Gebiet der DDR liegenden Verbindungswegen zwischen der Deutschen Bundesrepublik und Westberlin wird die DDR mit den entsprechenden Behörden der Deutschen Bundesrepublik die Regelung aller Fragen gewährleisten, die mit dem Eisenbahn-, Kraftfahrzeug- und Schiffstransitverkehr der Deutschen Bundesrepublik oder Westberlins, ihrer Bürger oder Bewohner sowie der ausländischen Staaten und ihrer Bürger, außer dem Personal und den Gütern der Truppen der USA, Englands und Frankreichs in Westberlin, worüber nachfolgend in 2. des vorliegenden Briefes die Rede ist, zusammenhängen.

2. Die Kontrolle des Verkehrs von Truppenpersonal und Gütern der in Westberlin stationierten Garnisonen Frankreichs, Englands und der USA zwischen der Deutschen Bundesrepublik und Westberlin wird zeitweilig bis zur Vereinbarung eines entsprechenden Abkommens vom Kommando der Gruppe der sowjetischen Truppen in Deutschland ausgeübt.
Dabei wird der Verkehr des Truppenpersonals und der Güter der Garnisonen der drei Westmächte in Westberlin auf der Grundlage der bestehenden Viermächtebeschlüsse zugelassen:
a) ...
b) auf der Eisenbahnlinie Berlin-Helmstedt, bei Zurückführung des leeren Transportraumes auf der Eisenbahnlinie Berlin-Oebisfelde,... ."

In einer Note vom 3.10.1955 [41] wiesen die Westmächte die UdSSR darauf hin, daß sie auch weiterhin an die Verpflichtungen gebunden bleibe, die gegenüber den drei Mächten bezüglich Deutschlands eingegangen sei, und daß insbesondere

---

40) Text der deutschen Übersetzung in Dokumente zur Deutschlandpolitik, S. 376 f..

41) Department of State Press Release 584, Dated October 4, 1955; deutscher Text in Bln. Dok. Nr. 203, S. 243.

"... the letters exchanged between Mr. Zorin and Mr. Bolz on the 20th of September 1955 cannot have the effect of discharging the U.S.S.R. from the resonsibilities which it has assumed in matters concerning transportation and communications between the different parts of Germany, including Berlin."

In ihrer Antwortnote vom 18.10.1955 [42] erkannte die Sowjetunion an:

"Es versteht sich von selbst, daß die Regierungen der Sowjetunion und der DDR beim Abschluß des oben genannten Vertrages die Verpflichtungen in Betracht zogen, die beiden Seiten gemäß dem gültigen internationalen Abkommen haben, die Deutschland als Ganzes betreffen."

Im Freundschafts- und Beistandspakt zwischen der DDR und der UdSSR vom 12.6.1964 [43] ist schließlich in Art. 9 bestimmt:

"Dieser Vertrag berührt nicht die Rechte und Pflichten der beiden Seiten aus geltenden zweiseitigen und anderen internationalen Abkommen einschließlich des Potsdamer Abkommens."

Nach Abschluß eines von der Sowjetunion der DDR eingeräumten Verselbständigungsprozesses ist mit dieser Bestimmung der in den vorangegangenen Erklärungen lediglich unter Verwendung anderer Ausdrücke anerkannte Rechtszustand erneut bekräftigt worden. Die "geltenden anderen internationalen Abkommen" sind u.a. das Londoner Protokoll und das Londoner Abkommen von 1944 [44] sowie die beiden Übereinkünfte über die Wiederherstellung und Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach Beendigung der Blockade. [45] Spätestens hiermit hat die Sowjetunion die in der Erklärung ihrer Regierung im November 1958 [46] eingenommene Haltung aufgegeben, wonach sie die beiden Londoner Abkommen als nicht mehr in Kraft befindlich betrachtete.

42) Vgl. Bln. Dok. Nr. 204, S. 243 f..

43) GBl. I 1964 S. 131 ff..

44) Siehe o. S. 17 ff. An. 32/33, 35/36.

45) Siehe o. S. 61 ff. An. 18, 20.

46) Vgl. die Note vom 27.11.1958 in EA 13 (1958), S. 11300 ff. (11304/6). Im Gegensatz dazu schon die Note vom 3.8.1961 an die am. Regierung (Bln. Dok. Nr. 284, S. 429): "Heute wie vor 16 Jahren ist West-Berlin eine besetzte Stadt. Nur darauf, auf dem Recht der militärischen Okkupation, beruht die Anwesenheit der Westmächte in West-Berlin."

3. Gesetzliche Grundlagen für das Eisenbahnwesen in der BRD und in der DDR

a) Bundesrepublik Deutschland

Der Bund hat nach Art. 73 Ziff. 6 GG die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz über die Bundeseisenbahnen und führt diese in bundeseigener Verwaltung, Art. 87 Abs. 1 GG. Das RBahnG von 1939 wurde durch das Bundesbahngesetz (BBahnG) vom 13.12.1951 [47] abgelöst, nachdem zuvor die Übernahme des Vermögens und der Verwaltung durch den Bund gemäß Artt. 130, 133, 134 GG und aufgrund des Gesetzes über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn vom 2.3. 1951 [48] erfolgt war. Ferner ist hier das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 29.3.1951 [49] zu nennen, das für die Anwendung eisenbahnrechtlicher Gesetze und Verordnungen sowie ihre Fortbildung die gesetzliche Grundlage schuf [50] und zahlreiche rechtliche Vorschriften aufhob. [51]

b) Deutsche Demokratische Republik

Nach Art. 12 der Verfassung der DDR von 1949 [52] hatte die Republik das Recht der ausschließlichen Gesetzgebung über den Verkehr und nach Art. 124 verwaltet die Republik das Eisenbahnwesen. Ohne das RBahnG von 1939 ausdrücklich aufzuheben, erging am 19.11.1960 die Anordnung über das Statut der Deutschen Reichsbahn, [53] das die rechtliche Stellung, die Aufgabe und Organisationsstruktur der DR festlegte und Vorschriften über ihre Leitungsorgane und Dienststellen sowie ihre Arbeitsweise und ihre Vertretung im Rechtsverkehr enthielt.

---

47) BGBl. I S. 955.
48) BGBl. I S. 155.
49) BGBl. I S. 225.
50) Sarter-Kittel, S. 262 f.
51) Vgl. § 9 AEG.
52) Siehe o. S. 65 An. 32.
53) GBl. II S. 453 ff..

Damit wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß auch die Eisenbahn als ein wesentlicher Faktor der Volkswirtschaft den allgemeinen Grundsätzen der sozialistischen Planwirtschaft unterlag. [54] Die Verfassung vom 6.4.1968,[55] die auf "den Errungenschaften der sozialistischen Umwälzung der gesellschaftlichen Ordnung" gegründet "das Werk der Verfassung von 1949 in ihrem Geiste weiterführt" [56] enthält abgesehen von der Eigentumsbestimmung des Art. 12 [57] keine neue Vorschriften, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen.

4. Die rechtlichen Folgen

a) Fortbestand der Viermächtevereinbarung

Weder vor noch nach Errichtung der BRD und der DDR sind die grundlegenden Viermächtevereinbarungen über Deutschland von den Alliierten ausdrücklich geändert oder aufgehoben worden. Dessen ungeachtet haben die Westmächte einerseits und die Sowjetunion andererseits eine Lage geschaffen, durch die eine Befolgung und Anwendung der Regeln über die Besatzungsverwaltung im wesentlichen praktisch unmöglich geworden sind. Ohne auf diese Frage und die rechtlichen Folgen im einzelnen näher einzugehen, kann jedoch festgestellt werden, daß auf beiden Seiten dem Fortwirken der alliierten Verträge Rechnung getragen worden ist und sowohl die Westmächte als auch die Sowjetunion sich Hoheitsrechte in

---

54) Die zur Regelung der Planwirtschaft erlassenen Gesetze, Verordnungen und Anordnungen wirken sich in der DDR unmittelbar auf die DR aus. Vgl. dazu näher Haustein-Günther, Rechtsordnung, S. 287 f. m.w.N..

55) GBl. I S. 199 ff..

56) Vgl. die Präambel a.a.O..

57) Art. 12 Abs. 1: "...die Verkehrswege, die Transportmittel der Eisenbahn... sind Volkseigentum. Privateigentum daran ist unzulässig."

Deutschland vorbehalten haben. [58] Im Gegensatz zur Formulierung im Art. 2 des "Deutschlandvertrages" [59] ist das Wort "Vorbehalt" von der Sowjetunion nicht verwandt worden. Dennoch gibt es Gründe für die Feststellung, daß auch in der DDR Rechte und Pflichten aus den alliierten Verträgen von der Sowjetunion aufrechterhalten worden und daher bestehen geblieben sind. Wie die angeführten vertraglichen Regelungen und die sowjetischen Verlautbarungen erkennen lassen, wird gleichzeitig mit den Postulaten der Souveränität der DDR [60] vom Fortbestand der Rechte und Pflichten der Sowjetunion aus den "bestehenden" oder "gültigen internationalen Abkommen" [61] ausgegangen. Die fortwirkenden Viermächteabkommen setzen demnach der Hoheitsgewalt der DDR Grenzen, ein Rechtszustand, der auch von der Sowjetunion gegenüber den Westmächten anerkannt worden ist. [62] Im übrigen spricht auch für diese Rechtslage die rechtliche Erwägung, daß die Sowjetunion nicht einseitig aus der alliierten Gemeinschaft austreten und ihre Rechte in vollem Umfange der DDR zurückgeben konnte.

---

58) Schuster, S. 51, bewertet sie auf beiden Seiten so: "In Wirklichkeit sind die Vorbehaltsrechte hinsichtlich ihres Inhaltes und Ausmaßes in Ost und West gleich." A.A. Reintanz, S. 18: "Es gibt keine Vorbehaltsrechte der Sowjetunion."

59) Ebenso im Schreiben der Drei Hohen Kommissare an den Bundeskanzler vom 26.5.1952 über die Ausübung des den Drei Mächten vorbehaltenen Rechten in bezug auf Berlin in der Fassung des Schreibens Nr. X vom 23.10.1954. BGBl. II 1955, S. 500.

60) Vgl. z.B. die Erklärung vom 25.3.1954, o. S. 66 An. 35; oder den Moskauer Vertrag vom 20.9.1955, o. S. 67 An. 39; sowie den Erlaß des Präsidiums des Obersten Sowjets vom 25.1.1955, o.S. 66 An. 37; vgl. auch Art. 1 S. 1 des "Truppenvertrages" vom 12.3.1957: "Die Souveränität der DDR wird durch die zeitweilige Stationierung sowjetischer Streitkräfte auf ihrem Territorium nicht beeinträchtigt; ...", s. Bln. Dok. Nr. 210, S. 249.

61) Siehe An. 44, 60. Im "Truppenvertrag" wird in der Präambel und in Art. 22 die Übereinstimmung mit dem "Moskauer Vertrag" festgestellt und damit die rechtliche Verbindung zur dortigen "Vorbehaltsregelung" hergestellt, die im "Truppenvertrag" weniger deutlich ausgesprochen ist als z.B. im "Freundschafts- und Beistandspakt" (s. o. S. 69 An. 43).

62) Vgl. o. S. 68 f..

Derartigen Versuchen der Sowjetunion [63] ist von den Westmächten stets widersprochen worden. [64] In welchem Umfange insgesamt die gemeinschaftliche Hoheit der vier Mächte im einzelnen noch vorhanden oder etwa stillschweigend "real geteilt" worden ist, braucht nicht im einzelnen untersucht zu werden. Hier ist zunächst nur die Feststellung wichtig, daß überhaupt generell gemeinschaftliche Hoheitsrechte gegenüber Deutschland bzw. gegenüber den beiden deutschen Staatswesen aufrecht erhalten worden sind.

b) Das deutsche Eisenbahnwesen

Die Entstehung der zwei Staaten hatte für das "überzonale" Eisenbahnwesen zur Folge, daß die DB und die DR durch neue eisenbahngesetzliche Normen jeweils einem neuen Subjekt, nämlich dem Staatswesen der BRD bzw. der DDR, zuzuordnen waren. Es ist infolgedessen die Frage, ob danach noch Raum für ein einheitliches Eisenbahnwesen verbleiben konnte. Im Rahmen dieser Arbeit soll diese Frage nur erörtert werden, soweit dabei das Verhältnis Berlins zu den Zonen betroffen ist; denn in dieser Beziehung ist ja das Berliner Eisenbahnwesen als Teil des gesamtdeutschen Eisenbahnwesens zu betrachten. [65]

---

53) Z.B. in bezug auf die Kontrolle der am. Militärfahrzeuge in Ost-Berlin, vgl. die Note der Sowjetischen Botschaft vom 14.12.1955 (Bln. Dok. Nr. 207 B., S. 246): "... daß die DDR die Juristiktion auf ihrem Hoheitsgebiet voll und ganz ausübt...". In bezug auf die Lufthoheit, vgl. die Note der Sowjetischen Botschaft vom 28.1.1958 (Bln. Dok. Nr. 208 B., S. 248): "... übt die DDR... auf dem Territorium, das unter ihrer Souveränität steht, ihre Juristiktion aus ...".

54) In der Note der Botschaft der USA vom 1.12.1955 (Bln. Dok. Nr. 207 A., S. 245 f.) und im Schreiben der Botschaft der USA vom 18.1.1958 (Bln. Dok. Nr. 208 A. S. 247).

55) Vgl.auch 2.Abschn. I. 2. S. 63 f..

Hier ist festzustellen, daß sich die fortwirkenden Rechte und Pflichten der Sowjetunion aus dem Viermächteabkommen gerade auch auf diesen Teil des deutschen Eisenbahnwesens, und zwar insbesondere auf die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs beziehen. [66] Die DDR ist durch bilaterale Abkommen [67] von der Sowjetunion lediglich in die "Ausübung" dieser Rechte und Pflichten einbezogen worden, ohne daß sie damit an die Stelle der Sowjetunion treten konnte. [68] Zu dem "gültigen internationalen Abkommen", [69] deren Bestand von der Sowjetunion und der DDR anerkannt werden, ist auch das "Jessup-Malik-Abkommen" [70] zu zählen, durch das ausdrücklich "sämtliche verhängten Beschränkungen", also auch die über den Zivilverkehr, für aufgehoben erklärt werden. [71] Zur sowjetischen Verantwortung und den Pflichten der DDR gehören daher neben der Gewährleistung des alliierten auch die des zivilen deutschen Eisenbahnverkehrs von und nach Berlin.
Insoweit ist demzufolge das Eisenbahnwesen einer deutschen Hoheitsgewalt noch entzogen. Es gehört in diesem Rahmen auch zum Bereich der "Rechte und Verantwortlichkeiten in bezug auf Berlin und Deutschland" [72] und unterliegt somit der durch die entsprechenden Vorbehalte sowohl gegenüber der DDR wie auch gegenüber der BRD gesicherten Oberhoheit der vier Mächte. Das Eisenbahnwesen in West-Berlin ist ein Teil dieses "überzonalen" deutschen Eisenbahnwesens.

---

66) Vgl. z. B. den ausdrücklichen Hinweis auf das Verkehrswesen in der Note der Westmächte vom 3.10.1955, s. o. S. 68 An. 41.

67) Vgl. die Erklärung der Sowjetunion vom 25.3.1954, s. o. S. 66 An. 35, insbesondere den Briefwechsel Sorin-Bolz, s. o. S. 68 An. 40.

68) Vgl. o. 2. Abschn. A. II. 4. a) S. 71 f..

69) Vgl. o. S. 72 An. 60.

70) Vgl. o. S. 61 An. 18.

71) So in Ziff. 1, s. o. 2. Abschn. A. I. 1. S. 61.

72) Siehe Art. 2 des "Deutschland-Vertrages", o. S. 65 An. 31.

In diesem Umfange ist demnach noch eine rechtliche Zuordnung des Eisenbahnwesens zum rechtsfähigen [73] Deutschen Reich erhalten geblieben.

B. Grundzüge des hoheitsrechtlichen Status von Groß-Berlin

Nach der Spaltung Berlins (I.) entwickelte sich die hoheitsrechtliche Lage in West-Berlin (II.) und in Ost-Berlin (III.) teilweise verschieden. Infolge der Maßnahmen vom 13.8.1961 wurde der innerstädtische Verkehr und der Fernverkehr auf ein Minimum reduziert (IV.).

I. Die Spaltung Berlins

In der All.Komm.in Berlin beendete die Sowjetunion ihre Mitarbeit am 16.6.1948, drei Monate nach dem Auszug ihrer Vertretung aus dem All.KR [74] Im Anschluß an die Währungsreform in den Westzonen wurde von den Westalliierten in ihren Sektoren am 23.6.1948 die Währungsreform durchgeführt. [75] Der von der SMAD zur Währungsreform in der SBZ und in Groß-Berlin erlassene Befehl Nr. 111 vom 23.6.1948 [76] wurde in den Westsektoren für unwirksam erklärt. [77] Die bis dahin einheitliche Stadtverwaltung zerfiel Ende 1948 in einen öst-

---

73) Siehe o. 1. Abschnitt B. I. 2. b) S. 29.

74) Vgl. die Mitteilung in der "Täglichen Rundschau" vom 2.7.1948, zitiert nach Quellen 2 Nr. 810, S. 1441 f..

75) Vgl. den Befehl der drei Kommandanten über Notmaßnahmen in VOBl. I 1948 S. 363; ferner den 2. Befehl der drei Kommandanten vom 23.6.1948 zur Geldreform a.a.O. S. 366, und die 1.VO zur Neuregelung des Geldwesens vom 24.6.1948 a.a.O. S. 363.

76) VOBl. I 1948 S. 362 f. (Auszug).

77) Vgl. den Befehl der drei Kommandanten vom 23.6.1948 An. 75.

lichen [78] und einen westlichen Magistrat [79] (später Senat). [80]

II. Die hoheitsrechtliche Lage West-Berlins

Die drei westlichen Besatzungsmächte nahmen die praktische Arbeit in der All.Komm.am 21.12.1948 wieder auf und übten ihre Funktionen aus. Der Sowjetunion wurde die Rückkehr in die Viermächteverwaltung ausdrücklich offengehalten. [81] Grundlage für die Aufrechterhaltung des Besatzungsregimes waren die "Erklärung über die Grundsätze der Beziehungen der Stadt Groß-Berlin zu der Alliierten Kommandantur" durch die All.Komm.am 14.5.1949 [82] und das "Abkommen über eine revidierte Geschäftsordnung der Alliierten Kommandantur Berlin vom 7.6.1949".[83] Am 1.9.1950 wurde die Verfassung von Berlin [84] verkündet, die von der All.Komm.genehmigt worden war [85] und die oktroyierte "Vorläufige Verfassung von Groß-Berlin" von 1946 [86] ablöste. In der alliierten Genehmigungserklärung war in Ziff. 2 a angeordnet worden, daß die "der

---

78) Vgl. Bln. Dok. Nr. 74, S. 102.

79) Vgl. den Beschluß des Magistrats vom 30.11.1948, Berlin 1946-1948, S. 716.

80) Vgl. Art. 40 der Berliner Verfassung vom 1.9.1950, VOBl. I 1950 S. 433.

81) Vgl. die Erklärung vom 21.12.1948, Bln. Dok. Nr. 78, S. 105.

82) Vgl. Bln. Dok. Nr. 87, S. 114 ff..("Kleines Besatzungsstatut")

83) Vgl. Bln. Dok. Nr. 88, S. 118 ff..

84) VOBl. I 1950 S. 433.

85) BK/O (50) 75 vom 29.8.1950 a.a.O. S. 440.

86) VOBl. 1946 S. 294 ff..

Stadtregierung durch die Verfassung übertragenen Befugnisse den am 14.5.1949 veröffentlichten Bestimmungen der 'Erklärung über die Grundsätze' [87] oder irgendwelchen Abänderungen derselben unterstellt" seien. In dieser Erklärung heißt es u. a.:

> "2. Um die Verwirklichung der grundlegenden Ziele der Besetzung sicherzustellen, bleibt auf den folgenden Gebieten die Machtgewalt der Alliierten Kommandantur ausdrücklich vorbehalten einschließlich des Rechtes, seitens der Besatzungsbehörden benötigten Auskünfte und statistischen Angaben anzufordern und zu überprüfen."

Es folgt ein Katalog der der Kontrolle und Überwachung unterliegenden Bereiche des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens.

> "3. (a) ...
> (b) Angesichts der in Berlin bestehenden besonderen Umstände behalten sich die Besatzungsbehörden ferner das Recht vor, im Notfalle einzugreifen und Befehle zu erlassen, um die Sicherheit, Ruhe und finanzielle und wirtschaftliche Stabilität der Stadt aufrecht zu erhalten."

Im März 1951 [88] und im Mai 1952 [89] wurden die bis dahin vorbehaltenden Machtbefugnisse auf einer Anzahl von Gebieten vermindert.

Nach Beendigung des Besatzungsregimes in der BRD wurde schließlich erneut eine Änderung, aber keine entsprechende Aufhebung des Besatzungsstatuts verfügt. Die All.Komm.erließ am 5.5.1955 eine Erklärung, [90] die die Beziehungen der Stadt Berlin zur All.Komm.regelte und die "Erklärung über die Grundsätze" [91] ablöste. Die alliierte Oberhoheit wird darin aufrecht erhalten.

---

87) Siehe o. An. 82.

88) BK/L (51) 29 vom 7.3.1951, Bln. Dok. Nr. 129, S. 161 ff.

89) BKC/L (52) 7 vom 26.5.1952, Bln. Dok. Nr. 130, S. 164 ff..

90) "Erklärung der Alliierten Kommandantur der Stadt Berlin vom 5.5.1955 über die Stellung West-Berlins nach dem Inkrafttreten der Pariser Verträge", BK/L (55) 3 vom 5.5.1955 in GVBl. 1955, S. 335.

91) Siehe o. S. 76 An. 82.

"I. Berlin übt alle seine Rechte, Machtbefugnisse und Verantwortlichkeiten aus, wie sie in seiner im Jahre 1950 angenommenen Verfassung niedergelegt sind, lediglich unter Berücksichtigung der von der Alliierten Kommandantura am 29. August 1950 gemachten Vorbehalte und nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen."

Stärker als in der "Erklärung über die Grundsätze" kommen die alliierten Vorbehaltsrechte zum Ausdruck, wenn es in der Art einer Generalklausel heißt:

"II. Die alliierten Behörden behalten das Rechts, falls sie es für notwendig erachten, solche Maßnahmen zu ergreifen, die zur Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen, zur Sicherung der öffentlichen Ordnung und zur Erhaltung des Status' und der Sicherheit Berlins, seiner Wirtschaft, seines Handels und seiner Verbindungslinien notwendig sind."

Die völlige rechtliche Einbeziehung (West-) Berlins in die BRD durch Artt. 23, 144 II GG ist durch die westlichen Militärgouverneure nicht gestattet worden. Ein entsprechender Vorbehalt befindet sich in ihrem Genehmigungsschreiben zum Grundgesetz vom 12.5.1949 an den Präsidenten des Parlamentarischen Rates: 92)

"4. A third reservation concerns the participation of Greater Berlin in the Federation. We interpret the effect of Articles 23 and 144 (2) of the Basic Law as constituting acceptance of our previous request that while Berlin may not be accorded voting membership in the Bundestag or Bundesrat nor be governed by the Federation she may, nevertheless, designate a small number of representatives to attend the meetings of those legislative bodies."

Art. 1 Abs. 2 und 3 der Berliner Verfassung, die Berlin als Land der Bundesrepublik und die Geltung des Grundgesetzes in Berlin deklarierten, sind in dem Bestätigungsschreiben der

---

92) Berlin, Quellen 2 Nr. 1122, S. 2039 f. (2040).

All.Komm.durch Vorbehalte "zurückgestellt" worden. [93] Auf der anderen Seite haben die Besatzungsmächte die Übernahme von Bundesrecht nach Berlin in der Form des sogenannten Mantelgesetzverfahrens gestattet. [94] Die Westmächte haben somit bis heute einen besatzungsrechtlichen Status in West-Berlin aufrecht erhalten, [95] aufgrund dessen ihnen die oberste Gewalt in West-Berlin nach wie vor zusteht. [96]

III. Die hoheitsrechtliche Lage Ost-Berlins

In Art. 2 der Verfassung der DDR von 1949 war bestimmt worden: "Die Hauptstadt der Republik ist Berlin." [97] Trotz einer weitgehenden Eingliederung des Ost-Sektors in die DDR hat Ost-Berlin als Teil Groß-Berlins in begrenztem Umfange eine

---

93) Vgl. BK/O (50) 75 vom 29.8.1950, VOBl. I 1950 S. 440.

94) Vgl. die Schreiben der Alliierten Kommandantur vom 8.10.1951 BK/O (51) 56 i.d.F. der BK/O (55) 10 vom 10./14.5.1955, Bln. Dok. Nr. 131, S. 166 f., und BK/L (52) 81 vom 28.8.1952, Bln. Dok. Nr. 134, S. 168 f.; ferner das Gesetz über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (3. Überleitungsgesetz) vom 4.1.1952 (BGBl. I 1952 S. 1 ff.) sowie das Schreiben der Alliierten Hohen Kommission vom 17.1.1952, Bln. Dok. Nr. 146, S. 192 f..

95) Die Sowjetunion ist seit ihrem Rückzug aus den alliierten Organen, All.KR und All.Komm.,in West-Berlin aktiv nur noch punktuell - nämlich in der alliierten Luftsicherheitszentrale (vgl. z.B. Bln. Dok. Nr. 382, S. 560 f.) und im Haupt-Kriegsverbrecher-Gefängnis (vgl. z.B. Berlin 1955-1956, S.445 (30)) - zusammen mit den drei westlichen Mächten an der Ausübung von Hoheitsbefugnissen dauernd beteiligt.

96) Im Ergebnis ebenso A. Arndt, S. 41; Münch, S. 41; Riklin, S. 286; Heidelmeyer, S. 716 f.; Lush, S. 744; Ruge, S. 90 f.; Menzel, Souveränität, S. 185. Wegen der Aufnahme friedlicher Beziehungen zwischen den vier Siegermächten und der BRD sowie zwischen der Sowjetunion und der DDR spricht Riklin a.a.O. von einem "merkwürdigen Zwischenzustend zwischen Krieg und Frieden". Heidelmeyer a.a.O. will aus diesem Grunde das Besatzungsrecht der Westmächte auch nicht mehr auf den Tatbestand der kriegerischen Besetzung gründen. Die Aufrechterhaltung des Zustandes der occupatio bellica in einer Zeit, in der tatsächlich Frieden herrscht, ist sicher ungewöhnlich. Deshalb gehen die durch Besetzung erlangten Befugnisse jedoch nicht von selbst verloren. Über ihr Schicksal entscheiden die Inhaber dieser Rechte.

97) Siehe o. S. 65 An. 32. Ebenso in Art. 1 Abs. 2 der Verfassung vom 8.4.1969, s. o. S. 71 An. 55.

Sonderstellung behalten. [98] Bei der Übergabe der Verwaltungsfunktionen der SMAD an den Magistrat durch die Erklärung, in der auch die Befugnisse der SMAD auf die Organe der Provisorischen Regierung der DDR übertragen wurden, war ferner noch festgestellt worden:

> "Dem Vertreter der Sowjetischen Kontrollkommission in Berlin wie auch ihren Vertretern in den anderen großen Städten und in den Ländern werden dieselben Kontrollaufgaben obliegen. Somit gehen die Verwaltungsfunktionen auch in Berlin an die deutschen demokratischen Organe über. In Übereinstimmung mit den bekannten internationalen Beschlüssen wird der Vertreter der Sowjetischen Kontrollkommission in Berlin im Auftrage der Sowjetischen Kontrollkommission die erforderlichen Beziehungen mit den entsprechenden Vertretern der westlichen Besatzungsbehörden aufrecht erhalten." 99)

Der Oberbürgermeister von Groß-Berlin (Ost) erwiderte daraufhin bei der Übergabe der Verwaltungsfunktionen durch den sowjetischen Stadtkommandanten u. a.:

> "Der Magistrat von Groß-Berlin übernimmt die bisher von Ihnen als dem Militärkommandanten der Stadt Berlin ausgeübten Verwaltungsfunktionen mit der Verpflichtung, sie im Geiste des Abkommens von Potsdam und aller auf Berlin bezüglichen Viermächtevereinbarungen ehrlich zu handhaben." 100)

Im Jahre 1962 wurde die sowjetische Kommandantur auf Befehl des Verteidigungsministeriums der Sowjetunion aufgelöst. Ihre Funktionen werden nunmehr vom Stab der Gruppe der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland wahrgenommen. [101]
Die rechtliche Abgrenzung Ost-Berlins von der DDR wird nur noch in wenigen Fakten praktisch sichtbar, ist aber bis in die jüngste Vergangenheit immer wieder sanktioniert worden.

---

98) Vgl. im einzelnen dazu z.B. Legien, S. 46 ff.; Mampel, S.36 ff., 385 ff..

99) Siehe o. S. 65 An. 33.

100) Bln. Dok. Nr. 109 B., S. 142.

101) Vgl. das Kommuniqué des Ministeriums für Verteidigung der UdSSR vom 23.8.1962, Dokumentation, S. 185 f..

So wird der Sonderstatus Ost-Berlins z. B. noch bei den Wahlen zur Volkskammer gewahrt. Im Wahlgesetz [102] wird in § 7 bestimmt, daß "für die Volkskammer 434 Abgeordnete gewählt werden" und daß "die Hauptstadt der DDR, Berlin, berechtigt ist, 66 Vertreter in die Volkskammer zu entsenden." [103] Daran wurde auch in dem Beschluß des Staatsrates der DDR vom 30.6.1971 über die Durchführung der Wahlen zur Volkskammer festgehalten; im Beschluß des Staatsrates vom gleichen Tage über die Wahlkreise [104] fehlte deshalb unter den 67 Wahlkreisen die "Hauptstadt Berlin".

Die tatsächliche Ausübung hoheitlicher Befugnisse der westlichen Besatzungsmächte in Ost-Berlin [105] ist ebenso wie die von seiten der Sowjetunion in West-Berlin äußerst gering. Der Fortbestand der westlichen Hoheitsbefugnisse wird dadurch jedoch nicht ausgeschlossen; wie ihre o. a. Erklärungen belegen, haben die Sowjetunion und die DDR die Geltung der Viermächteabkommen über Berlin berücksichtigt und diesem Umstand durch ihre Verlautbarungen einen rechtlich wirksamen Ausdruck verliehen.

---

102) Vom 31.7.1963, GBl. I S. 97 ff. i.d.F. des Gesetzes vom 17.12.1969 GBl. I 1970 S. 2 ff.. Auf ein wichtiges Beispiel aus jüngerer Zeit für die Sonderbehandlung Ost-Berlins bei der Verkündung von Rechtsvorschriften hat Zieger, S. 51, hingewiesen: Das Staatsbürgerschaftsgesetz von 1967 (BGl. I S. 3) wurde für Ost-Berlin durch eine Übernahme-VO im VOBl.I (Ost) S. 345 verkündet.

103) Im Art. 54 der Verfassung der DDR vom 8.4.1969 (s.o.S. 71 An. 55) wird dieser Unterschied nicht deutlich, wenn es lediglich heißt, daß die Volkskammer aus 500 Abgeordneten besteht.

104) GBl. I 1971 S. 55, 129 ff..

105) Z.B. Dienst- und Streifenfahrten durch Ost-Berlin durch Angehörige der westlichen Besatzungsstreitkräfte.

IV. Die Bedeutung der Maßnahmen der DDR vom 13.8.1961 für den innerstädtischen und interzonalen Eisenbahnverkehr

Auf Beschluß des Ministerrates der DDR [106] wurde West-Berlin im Jahre 1961 von der DDR durch die Errichtung einer Grenze verkehrsmäßig abgeriegelt. Der S-Bahn-Vorort-Verkehr wurde eingestellt. Lediglich eine S-Bahn-Verbindung von West-Berlin zum Bahnsteig B des Bahnhofes Friedrichstraße in Ost-Berlin blieb bestehen. [107] Damit wurde ein Teil der praktizierten "überzonalen" Verkehrseinheit beseitigt. Unbeeinträchtigt von diesen Maßnahmen blieb zunächst der Fernverkehr zwischen Berlin und der BRD. [108] Die Züge begannen und endeten jedoch nunmehr ebenfalls auf dem Bahnhof Friedrichstraße. [109] Die Verkehrseinheit, soweit sie im Interzonenverkehr ihren Ausdruck findet, wurde somit auch mit Wirkung für Ost-Berlin aufrecht erhalten. [110]

---

106) Vom 12.8.1961, vgl. Bln. Dok. Nr. 319, S. 466 ff.; bestätigt durch die Erklärung der Staaten des Warschauer Paktes, vgl. Bln. Dok. Nr. 320, S. 465 ff..

107) Vgl. die Bekanntmachung des Ministeriums für Verkehrswesen vom 12.8.1961, Bln. Dok. Nr. 322, S. 471 unter 2.). Die zunächst ebenfalls aufrecht erhaltene Nord-Süd-S-Bahn-Linie wurde später eingestellt.

108) Der Übergang Spandau-West/Falkensee wurde später gesperrt und der Fernverkehr Berlin-Hamburg wie die nach West- und Süddeutschland verkehrenden Züge über Wannsee/Griebnitzsee geleitet.

109) Statt wie bisher auf dem Ostbahnhof. Vgl. Beschluß des Ministerrates vom 12.8.1961 s. o. An. 106 a.a.O. S. 467; Bekanntmachung des Ministeriums für Verkehrswesen vom 12.8.1961 (s.o. An. 107) a.a.O. unter 1.).

110) West-Berliner können mit der S-Bahn zum Bahnhof Friedrichstraße fahren, um dort die Interzonenzüge in die BRD zu besteigen. Eine Grenzkontrolle findet beim Übergang vom S-Bahn-Bahnsteig zum Fernbahn-Bahnsteig nicht statt.
Vgl. auch die Erklärung des Präsidenten der Rbd Berlin auf einer Pressekonferenz in der Poliklinik West der DR (d.i. das ehemalige Direktionsgebäude der Rbd Berlin am Schöne-

berger Ufer) in West-Berlin am 23.8.1961: "Die S-Bahn wird von der DR, Rbd Berlin, betrieben und ihr Schienennetz, ihre Sicherungseinrichtungen, Stellwerksanlagen u.a. technische Einrichtungen sind organisch mit den Anlagen verbunden, die dem Fernverkehr dienen. Teile unseres Streckennetzes werden vom Fernverkehr und von der S-Bahn gemeinsam benutzt. Noch umfangreicher ist das Ineinandergreifen des S-Bahn-Verkehrs und des Fernverkehrs innerhalb der Stellwerke und Signalanlagen." Abgedruckt i. "Neues Deutschland" 16. Jg. Nr. 233 v. 24.8.1961 S. 6; siehe auch ebenda 17. Jg. Nr. 177 v. 30.6.1962, wo zu der "organischen Einheit" auch der Versorgungsverkehr für die all. Streitkräfte in Berlin gerechnet wird.

C. Das Viermächte-Abkommen über Berlin vom 3.9.1971 [111]

Mit dem Viermächte-Abkommen [112] über Berlin haben die vier Alliierten zum ersten Mal seit 1944/45 bzw. 1949 eine Vereinbarung über Berlin und seine Kommunikationen zu den Gebieten der ehemaligen vier Zonen getroffen, ohne jedoch die allgemeinen völkerrechtlichen Grundlagen und den Berlin-Status zu ändern (I.). Dabei wurde auch der Eisenbahnverkehr von und nach Westdeutschland nicht auf eine neue Rechtsgrundlage gestellt (II.). Die ergänzenden innerdeutschen Vereinbarungen erfolgten auf der Basis der Viermächte-Grundlagen (III.).

---

111) Quadripartite Agreement. Berlin-Regelung, S. 329 ff. (engl.), S. 157 ff. (dt. Übersetzung). Neben einer Präambel, ohne daß ihr Text mit einem solchen Ausdruck überschrieben ist, enthält das Abkommen
Part I General Provisions (I Allgemeine Bestimmungen), Part II Provisions Relating To The Western Sectors of Berlin (II Bestimmungen, die die Westsektoren Berlins betreffen), Part III Final Provisions (II Schlußbestimmungen), Annexes I - IV (Anlagen 1 - IV) und das Final Quadripartite Protocol (Viermächte-Schlußprotokoll, eine Note (Note der drei Botschafter an den sowjetischen Botschafter) mit einem Letter of the Three Ambassadors to the Federal Chancellor Concerning Interpretation of Annex II (Brief der drei Botschafter an den Bundeskanzler) und die Note (Soviet Reply Note) (Sowjetische Antwortnote) und schließlich die Agreed Minutes I, II (Verhandlungsprotokolle).
Die Bezeichnungen "Annex", "Protocol" etc. stehen dem vertraglichen Charakter und der Zugehörigkeit dieser Texte zu dem Viermächteabkommen nicht entgegen. Vgl. hierzu Liszt-Fleischmann, S. 247; Guggenheim-Marek, S. 529; auch Art. 31 Ziff. 2 (a), (b) der Convention on the Law of Treaties (Wiener Vertragsrechtskonvention) vom 23.5.1969, abgedruckt in Z f ausl öff R u VR 31 (1969), S. 710 ff. (728 f.). Das gesamte Abkommen ist das Ergebnis von Verhandlungen zwischen den vier Mächten, auch wenn einzelne Regelungen nur von einem oder mehreren Vertragspartnern verkündet wurden. Das folgt nicht nur aus den zahlreichen ausdrücklichen Bezugnahmen der einzelnen Teile zueinander, sondern auch aus der gemeinsamen Kompetenz der Partner hinsichtlich der geregelten Gegenstände und dem Rahmen, in dem sie erfolgte. Im übrigen war es nach dem Grundsatz der Vertragsautonomie den vier Mächten unbenommen, ihr Verhandlungsergebnis in einzelne Teile zu gliedern, ohne sie dabei ihrer Zusammengehörigkeit oder ihres vertraglichen Charakters zu berauben.

112) Der von östlicher Seite unternommene Versuch, durch die Bezeichnung "vierseitiges" Abkommen/Schlußprotokoll der Vereinbarung einen von den früheren Regierungsabkommen abweichenden Rechtscharakter beizumessen (so z. B. im "Neuen Deutschland" 26. Jg. Nr. 244 vom 4.9.1971, S. 1, 3), überzeugt nicht; einmal beginnt die Präambel des Abkommens vom 3.9.1971 inhaltlich ebenso wie die Londoner Abkommen und das "Jessup-Malik-Abkommen" ("The Governments have reached the following agreement:") mit "The Governments of ... have agreed on the following:". Zum anderen ist der Ausdruck "-partite" z. B. von den Alliierten zur Beschreibung von Verhandlungen schon während der Moskauer Konferenz 1943 (vgl. das Konferenzprotokoll vom 1.11.1943 Annex 2 sub 6 in For. Rel. 1943 I, S. 749 ff. (756)), in einem Schreiben des am. Botschafters Winant vom 28.1.1945, "Tripartite control of the administration of Berlin", in Yalta Papers, S. 130 (131) und später in der Überschrift des Kommuniqués über die Berliner Konferenz, "Tripartite Conference", s. o. S. 24 An. 51, verwandt worden.

I. Die Bedeutung für den Status von Berlin

Es waren u. a. die Interessengegensätze zwischen den Alliierten, [113] die bei den grundlegenden Vereinbarungen über Deutschland von 1944/45 den Grundstein für die besondere politische und rechtliche Entwicklung Berlins legten. Sie hatten sich im Zuge des Ost-West-Konfliktes erheblich vergrößert und mit der Entstehung zweier Staatswesen in Deutschland einen unverrückbaren Ausdruck gefunden. Trotz divergierender Rechtsauffassungen über die Rechtslage Berlins und trotz Fortbestehens gegensätzlicher politischer Zielvorstellungen in Deutschland konnte zur Regelung eines begrenzten Problemkreises eine Übereinkunft erzielt werden. Eine neue grundsätzliche, die Viermächte-Grundlagen [114] ändernde oder ersetzende Regelung erfolgte nicht und ist von den Vertragspartnern auch nicht beabsichtigt gewesen. In der Präambel zu der Vereinbarung kommt dieser Wille deutlich zum Ausdruck, wenn man die Viermächte-Grundlagen für unberührt erklärt und sie als Grundlage seines Handelns angibt: [115]

"Quadripartite Agreement
The Governments of the French Republic, the Union of Soviet Socialist Republics, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America, represented by their Ambassadors, who held a series of meetings in the building formerly occupied by the Allied Control Council in the American Sector of Berlin.
Acting on the basis of their quadripartite rights and responsibilities, and of the corresponding wartime and postwar agreements and decision of the Four Powers, which are not affected;
Taking into account the existing situation in the relevant area;
Guided by the desire to contribute to practical improvements of the situation;
Without prejudice to their legal positions;
Have agreed on the following:"

---

113) Vgl. o. S. 3.

114) Gemeint sind die Viermächte-Rechte und -Verantwortlichkeiten, die auf vertraglicher Grundlage beruhen sowie von der Tatsache, der kriegerischen Besetzung herrühren; vgl. den zweiten Absatz der Präambel.

115) Berlin-Regelung, S. 329.

Liest man den dritten Absatz der Präambel einerseits und den vierten und den sechsten Absatz andererseits, so mag es auf den ersten Blick zweifelhaft erscheinen, welche Rechtslage die vier Mächte zum Ausgangspunkt ihrer Vereinbarung machen wollten.Ist hier das Westberlin gemeint, das als die "besondere rechtliche und politische Einheit", auf dem"Territorium der DDR" [116] durch die "Nichtexistenz des früheren Vierer-status" [117] bzw. die "Rechtswidrigkeit des bestehenden Dreimächteregimes" charakterisiert wird und "rechtlich zur DDR gehören sollte", [118] oder sollten die grundlegenden Viermächte-Vereinbarungen und die von der alliierten Besetzung herrührenden Grundlagen anerkannt und als fortbestehend betrachtet werden? Mehrere Gründe sprechen dafür, daß die vier Alliierten vom Fortwirken der Viermächte-Abkommen und von den durch die Besetzung eingetretenen Folgen ausgegangen sind. In dem Abkommen heißt es u. a.: [119]

"Part I
General Provisions
1. ...
2. ...
3. The four Governments will mutually respect their individual and joint rights and responsibilities, which remain unchanged.
4. The four Governments agree that, irrespective of the differences in legal views, the situation which has developed in the area, and as it is defined in this Agreement as well as in the other agreements referred to in this Agreement, shall not be changed unilaterally."

---

116) Kegel, S. 177; Keiderling-Stulz, S. 217.
117) Arzinger-Poeggel, S.27 f.; Rshewski, S. 51; Lindner, S. 243 ff..
118) Boldyrjew, S. 12; Keiderling-Stulz a.a.O. Schirmer, Völkerrecht S. 707 f..
119) Berlin-Regelung, S. 330 ff.; dt. Übersetzung a.a.O. S. 157 ff..

"Part II
Provisions Relating To The Western Sectors Of Berlin
A. The Government of the Union of Soviet Socialist Republics declares that transit traffic by road, rail and waterways through the territoty of the German Democratic Republic of civilian persons and goods between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany will be unimpeded; that such traffic will be facilitated so as take place in the most simple and expeditious manner; and that it will receive preferential treatment.
Detailed arrangements concerning this civilian traffic, as set forth in Annex I, will be agreed by the competent German authorities.

Annex I

Communication from the Government of the Union of Soviet Socialist Republics to the Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America

The Government of the Union of Soviet Republics, with reference to Part IIA of the Quadripartite Agreement of this date and after consultation and agreement with the Government of the German Democratic Republic, has the honor to inform the Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America that:

1. Transit traffic by road rail and waterways through the territory of the German Democratic Republic of civilian persons and goods between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany will be facilitated and unimpeded. It will receive the most simple, expeditious and preferential treatment provided by international practice.
2. Accordingly,
   (a) Conveyances sealed before departure may be used for the transport of civilian goods by road, rail and waterways between the Western Sectors of Berlin an the Federal Republic of Germany. Inspection procedures will be limited to the inspection of seals and accompanying documents.
   (c) Through trains and busses may be used for travel between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany. Inspection procedures will not include any formalities other than identification of persons.

(e) Appropriate compensation for fees and tolls and for other costs related to traffic on the communication routes between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany, including the maintenance of adequate routes, facilities and installations used for such traffic, may be made in the form of an annual lump sum paid to the German Democratic Republic by the Federal Republic of Germany.

3. Arrangements implementing and supplementing the provisions of Paragraphs 1 and 2 above will be agreed by the competent German authorities.

B. The Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America declare that the ties between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany will be maintained and developed, taking into account that these Sectors continue not to be a constituent part of the Federal Republic of Germany and not to be governed by it.

Detailed arrangements concerning the relationship between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany are set forth in Annex II.

Annex II

Communication from the Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

The Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America, with reference to Part IIB of the Quadripartite Agreement of this date and after consultation with the Government of the Federal Republic of Germany, have the honor to inform the Government of the Union of Soviet Socialist Republics that:

1. They declare in the exercise of their rights and responsibilities, that the ties between the Western Sectors of Berlin and the Federal Republic of Germany will be maintained and developed, taking into account that these Sectors continue not to be a constituent part of the Federal Republic of Germany and not to be governes by it. The provisions of the Basic Law of the Federal Republic of Germany and of the Constitution operative in the Western Sectors of Berlin which contradict the above have been suspended and continue not to be in effect.

C. The Government of the Union of Soviet Socialist Republics declares that communications between the Western Sectors of Berlin and areas bordering on these Sectors and those areas of the German Democratic Republic which do not border on these Sectors will be improved.....

D. Representation abroad of the interests of the Western Sectors of Berlin and consular activities of the Union of Soviet Socialist Republics in the Western Sectors of Berlin can be exercised as set forth in Annex IV.

Annex IV

A. Communication from the Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

The Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America, with reference to Part II D of the Quadripartite Agreement of this date and after consultation with the Government of the Federal Republic of Germany, have the honor to inform the Government of the Union of Soviet Socialist Republics that:

1. The Governments of the French Republic, the United Kingdom and the United States of America maintain their rights and responsibilities relating to the representation abroad of the interests of the Western Sectors of Berlin and their permanent residents, including those rights and responsibilities concerning matters of security and status, both in international organizations and in relations with other countries.

Part III

Final Provisions

This Quadripartite Agreement will enter into force on the date specifies in a Final Quadripartite Protocol to be concluded when the measures envisaged in Part II of this Quadripartite Agreement and in its Annexes have been agreed."

Schon durch die Tatsache, daß die vier Mächte hier über den Verkehr zwischen einem Teil Groß-Berlins [120] und den ehe-

120) Der besondere, vom Staatsgebiet der DDR zu unterscheidende Status Ost-Berlins ist durch die eigenartige Formulierung in Part II C. gekennzeichnet worden.

maligen Westzonen durch die ehemalige Ostzone verhandelten [121] und darüber eine Vereinbarung trafen, wurde die Viermächtehoheit in einem Maße gemeinsam aktualisiert und praktiziert, wie es lange Zeit nicht mehr geschehen war. Es wird ferner von den gemeinsamen ("joint") [122] Rechten und Verantwortlichkeiten gesprochen. Diese sind in den Viermächte-Abkommen von 1944/45 und 1949 begründet, auf die auch im zweiten Absatz der Präambel des Abkommens von 1971 ausdrücklich Bezug genommen ist. Dabei ist das Prinzip der Gemeinschaftlichkeit der alliierten Rechte [123] übereinstimmend bekräftigt worden, wenn im Teil I Ziff. 4 bestimmt ist, daß die Lage nicht "einseitig" verändert werden soll. Eine weitere Sanktion dieses Prinzips ist in dem Viermächte-Schlußprotokoll [124] enthalten. Gemäß dessen Ziff. 4. sollen bei Schwierigkeiten in der Anwendung des Viermächte-Abkommens oder einer der ergänzenden Vereinbarungen, die "erforderlichen (!) Viermächte-Konsultationen" [125] geführt werden. Mit der Formulierung "existing situation" im dritten Absatz der Präambel bzw. mit dem Halbsatz "situation which has developed" im Teil I Ziff. 4 trug man auf der anderen Seite der Existenz der BRD und der DDR Rechnung. Dabei sollte jedoch die alliierte Oberhoheit bestehen bleiben, was durch das tatsächliche Handeln der vier Mächte und die zahl-

---

121) Tagungsort war das Kontrollratsgebäude in Berlin, was in der Präambel und in dem Viermächte-Schlußprotokoll, das am gleichen Orte abgeschlossen werden soll, ausdrücklich vermerkt worden ist.

122) Vgl. z.B. in Ziff. 2, 5 des Londoner Protokolls, s.o.S. 17 An. 32/33, und im Art. 1 des Abkommens über die Kontrolleinrichtungen, s.o.S. 19 An. 35/36.

123) Siehe o. 1. Abschnitt B. I. 3. S. 32.

124) Das Schlußprotokoll, Berlin-Regelung, S. 341 f., ist von den vier Mächten am 3.6.1972 im Kontrollratsgebäude in Berlin unterzeichnet worden. Damit trat das gesamte Viermächte-Abkommen einschließlich der ergänzenden alliierten und deutschen Regelungen in Kraft.

125) "... conduct the requisite quadrpartite consultations ..." S.a.a.O..

reichen Bezugnahmen [126] auf die Viermächte-Grundlagen auch bewiesen wurde. Die DDR wurde zwar in der Regelung der Verkehrsfragen von der Sowjetunion beteiligt, wie aus ihrer Mitteilung [127] hervorgeht. Da die Anlage 1 jedoch zum Viermächte-Abkommen gehört, [128] ist eine rechtliche Verbindung zu den Viermächte-Grundlagen hergestellt. Für die Konsultationen mit der Regierung der DDR besaß die Sowjetunion zumindest eine alliierte Ermächtigung, wenn man nicht sogar vom Vorliegen eines alliierten Auftrages hierzu ausgehen kann. Ebensowenig wie bei früheren Anlässen [129] konnte die DDR in eine dem Range der Alliierten gleichgeordneten Stellung treten. Die gegenüber der BRD fortbestehenden Vorbehaltsrechte der Westmächte in bezug auf Berlin und auf Deutschland als Ganzes werden in dem Viermächte-Abkommen durch Bestimmungen über das Verhältnis West-Berlins zur BRD [130] sowie über deren Rechte in diesem Teil Deutschlands [131] aktualisiert und durch "Klarstellungen" und "Interpretationen" erläutert. [132]

---

126) Vgl. z.B. auch Ziff. 1 des Viermächte-Schlußprotokolls a.a.O..

127) Annex I a.a.O. S. 333.

128) Siehe o. S. 83 An. 111 a.E..

129) Siehe o. 2. Abschnitt A. II. 2. S. 65. Eine ähnliche Ermächtigung war auch schon bei der Beendigung der Blockade in Ziff. 6 des Kommuniqués vom 21.6.1949 vorgesehen, s.o.S. 62 An. 20.

130) Part II B., Berlin-Regelung, S. 330 ff..

131) Annex II a.a.O. S. 335.

132) Vgl. ferner den Brief der drei Westmächte an den Bundeskanzler a.a.O. S. 344 f., in dem z. B. der "Govern-Vorbehalt" von 1949 (s.o.S. 78 An. 92) in der Anlage II Ziff 1 näher konkretisiert wird: "acts in exercise of direct state authority over the Western Sectors of Berlin.".

Im Ergebnis werden also durch das Viermächte-Abkommen über Berlin die bereits bestehenden Viermächte-Grundlagen hinsichtlich Deutschlands und Berlins, soweit sie den alliierten Vorbehaltsbereich [133] bilden und den Status von Berlin begründen, nicht verändert, sondern aufrecht erhalten und bestätigt. Während nach der letzten gemeinsamen Vereinbarung von 1949 die Viermächte-Grundlagen durch einseitige, wenn auch sachlich gleichbedeutende und parallele Rechtsakte der vier Mächte in beiden Teilen Deutschlands und Berlins bewahrt wurden, geschah dies durch dieses Abkommen zum ersten Mal wieder gemeinsam.

II. Die Bedeutung für das deutsche Eisenbahnwesen

Die Bestimmung über den Eisenbahnverkehr zwischen West-Berlin und der BRD in Teil II lit. A wird durch eine in der Anlage I zum Abkommen [134] abgegebenen Mitteilung der sowjetischen Regierung an die Regierungen der drei Westmächte ergänzt. [135] Mittel und Formen, die zur Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs und seiner Kontrolle beitragen sollen, sind schon weitgehend konkret bezeichnet. Daran wird einmal deutlich, daß die Alliierten bis heute ggf. aufgrund ihrer Oberhoheit auch ganz konkrete Detailregelungen treffen. [136] Darüber hinaus deutet die Beteiligung der Westalliierten an einer Regelung, [137] die über das Eisenbahnnetz innerhalb von

---

133) Vgl. Zieger, S. 58, der mit Rücksicht auf einen fortbestehenden gesamtdeutschen Staat und einer ebensolchen Staatsangehörigkeit von einer "alliierten Vorbehaltszone" spricht.

134) Sie gehört zum Vertragswerk, s.o.S. 83 An 111 a. E..

135) Dt. Übersetzung Berlin-Regelung, S. 161.

136) Der alliierte Vorbehaltsbereich beschränkt sich also nicht auf nur mehr formale Akte wie etwa den Abschluß eines Friedensvertrages oder die Erklärung des Unterganges des Deutschen Reiches.

137) Dazu, daß es sich um eine echte, kompetente Beteiligung der Westmächte handelt, s.o.S. 83 An. 111 a. E..

West-Berlin hinausgreift, [138] auf den Fortbestand des bisherigen Rechtszustandes, nämlich auf die Existenz des "überzonalen" deutschen Eisenbahnwesens hin. Dafür spricht auch, daß der Kontrollratsbeschluß vom 10.9.1945 über den Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und den Westzonen [139] zu den "decisions of the Four Powers, which are not affected" [140] gezählt werden muß. Er war und ist ein wesentlicher Ausdruck und die Garantie des "überzonalen" deutschen Eisenbahnwesens.
Der Ausdruck "transit traffic" ist kein Beweis dafür, daß es sich bei dem Berlin-Verkehr um einen grenzüberschreitenden "Durchgangsverkehr" handelt, der den "allgemein anerkannten Regeln des Völkerrechts" unterliegt. [141] Bei der Regelung [142] des Verkehrs zwischen der amerikanischen Enklave Bremen und der amerikanischen Zone durch die britische Zone ist dafür der englische Ausdruck "transit" von den vier (!) Mächten lange vor der Existenz der BRD und der DDR, also lange vor denkbaren internationalen Verhältnissen zwischen Teilen Deutschlands, schon gebraucht worden und daher im Interzonenverkehr als durchaus üblich zu betrachten. Schließlich kann auch die verwandte Formulierung "provided by international practice" die Annahme eines grenzüberschreitenden Durchgangsverkehrs internationaler Art nicht begründen. Sie berührt

---

138) Z.B. auf das Kontrollverfahren oder die Gebührenerhebung in der DDR, vgl. Anlage I Ziff. 2 (a), (e). Daraus folgt, daß es sich nicht um ein Abkommen nur "über West-Berlin" handelt. So aber "Neues Deutschland" s.o.S.83a An. 112 a.a.O..

139) Siehe o. S. 51 f. An. 183/184.

140) Dritter Absatz der Präambel zum Viermächte-Abkommen, s.o. S. 84 An. 115.

141) So z.B. Görner, S. 34 f., 64; vgl. auch "Neues Deutschland" 26.Jg. Nr. 245 vom 5.9.1971 S. 1: "Transit-Verkehr über das Territorium der DDR".

142) Vgl. d. Erg. Abk. v. 14.11.1944 o. S. 17 ff. An. 31 a.a.O. sub 3 (b) "transit facilities"; s. auch die am. Formulierungen, "transit passage" in Yalta Papers, S. 198, 200. Auf deutscher Seite wurde dieser Ausdruck z.B. schon in einem Rundschreiben des Magistrats von Groß-Berlin vom 11.11.1946 verwandt (Berlin, Quellen 1 Nr. 105, S. 172 f.), wo es u.a. im laufenden Text "Transitverkehr (Interzonenverkehr)"heißt oder folgendermaßen unterschieden wird:
"1. Transitverkehr: Transporte aus und in den am., engl. und franz. Sektor von Berlin.
2. Interzonenverkehr: Transport aus und in den russischen Sektor von Berlin."

nicht die Rechtsgrundlagen [143] des Eisenbahnverkehrs, sondern bezeichnet nur Art und Weise ("simple, expeditious and preferential") [144] seiner Durchführung.
Aus der alliierten Ermächtigung der zuständigen deutschen Behörden, [145] die von den vier Mächten festgesetzten Regelungen [146] miteinander vertraglich zu vereinbaren, folgt schließlich, daß die beiden deutschen Seiten zu einer souveränen, von den Alliierten unabhängigen Regelung über den Berlin-Verkehr nicht befugt waren.
Das "überzonale" deutsche Eisenbahnwesen unterliegt dem alliierten Vorbehaltsbereich und ist daher deutscher Hoheitsgewalt insoweit entzogen.

III. Die ergänzenden innerdeutschen Vereinbarungen vom 17.12.1971

Die Ermächtigung zu den Verkehrsvereinbarungen zwischen der BRD und der DDR gaben die Alliierten, wie schon dargelegt wurde. Nach der Paraphierung und vor der Unterzeichnung des Regierungsabkommens über den Transitverkehr zwischen der BRD und Berlin (West) [147] (Transitabkommen) wurde diese rechtliche Abhängigkeit noch einmal durch einen Briefwechsel zwischen dem Bundeskanzler und den drei westlichen Botschaftern [148] sowie durch ein Memorandum des Außenministers der BRD vom 15.12.1971 an die Botschafter der drei Westmächte [149] über das Ergebnis der Verhandlungen mit der DDR und einem entsprechenden Bestätigungsschreiben der drei westlichen Botschafter vom 16.12.1971 [150] klargestellt.

---

143) Siehe o. S. 91 An. 137.
144) Siehe o. S. 86 Anlage I.
145) Siehe o. S. 87 sub 3..
146) Siehe Anlage I S. 86 f. sub 1.-3..
147) Berlin-Regelung, S. 13 ff..
148) A.a.O. S. 125 ff..
149) A.a.O. S. 128 ff..
150) A.a.O. S. 138.

Die innerdeutschen Vereinbarungen [151] werden erst gleichzeitig mit dem Viermächte-Abkommen in Kraft treten. [152]

Im Transitabkommen [153]

"Artikel 11

1. Im Eisenbahnverkehr werden die Fahrpläne der Regel- und Bedarfszüge unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens zwischen den zuständigen zentralen Stellen der Abkommenspartner vereinbart.

2. Bei außergewöhnlich umfangreichen Verkehrsaufkommen wird im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten der Eisenbahnen der Einsatz zusätzlicher Züge vereinbart.

3. Für die Durchführung des Eisenbahnverkehrs zwischen den Grenzbahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik werden die entsprechenden Betriebsvorschriften zwischen den zuständigen zentralen Stellen der Abkommenspartner vereinbart.

4. Die Abkommenspartner erkennen auf der Basis der Gegenseitigkeit die Ausweise für das Fahr- und Zugbegleitpersonal der Eisenbahnzüge an.

Artikel 18

1. Abgaben, Gebühren und andere Kosten, die den Verkehr auf den Transitwegen betreffen, einschließlich der Instandhaltung der entsprechenden Wege. Einrichtungen und Anlagen, die für diesen Verkehr benutzt werden, werden von der Bundesrepublik Deutschland an die Deutsche Demokratische Republik in Form einer jährlichen Pauschalsumme gezahlt "

und in dem Protokollvermerk [154] zu diesem Abkommen, in dem weitere Verkehrsarten über die bestehenden Grenzübergänge zugelassen werden, [155] wird der Rahmen der alliierten Ermächtigung nicht überschritten.

---

151) Die Abmachungen zwischen dem Berliner Senat und der Regierung der DDR enthalten keine Bestimmungen über das Eisenbahnwesen in Berlin.

152) Ziff. 2 des Viermächte-Schlußprotokolls, s.o.S. 89 An. 124. und Art. 21 des Transit-Abkommens, s.o.S. 93 An. 147. Nur die Pauschalierung von Abgaben und Gebühren, gem. Art. 18 des Transitabkommens wird seit dem 1.1.1972 schon angewandt. Vgl. den Briefwechsel zwischen den Staatssekretären Bahr und Kohl, Berlin-Regelung, S. 56 ff..

153) A.a.O. S. 13 ff..

154) A.a.O. S. 34 ff..

155) Vgl. Ziff. 1 a) bis e) a.a.O..

Laut Information der Regierung der DDR über die Bedingungen im Transitverkehr [156] sollen z. B. "international übliche Muster" [157] verwandt werden oder "die Stimmungen des UIC-Merkblattes VE" gelten. [158] Diese Bestimmungen haben jedoch nur eine geringe Bedeutung im Verhältnis zum grundsätzlichen Charakter des Transitabkommens als einer auf der Grundlage des Viermächte-Abkommens getroffenen Vereinbarung, die in den alliierten Vorbehaltsbereich, welche den Berlin-Verkehr als innerdeutschen Eisenbahnverkehr gewahrt hat, nicht eindringen konnte. [159]

---

156) A.a.O. S. 38 ff,,

157) Siehe IV Ziff. 2 a.a.O. S. 44.

158) Siehe VI Ziff. 1 a.a.O. S. 46.

159) Siehe o. S. 91 Im übrigen gilt das gleiche wie bei der Formulierung in der Anlage I, s.o. S. 92f..

Zusammenfassung von A., B., C. und Schlußfolgerungen

Die Viermächte-Abkommen über die Zoneneinteilung, über die Kontrolleinrichtungen und über die Beendigung der Blockade aus den Jahren 1944/45 bzw. 1949 sind von den Vertragspartnern bis heute nicht ausdrücklich aufgehoben worden. Im Zuge der Entstehung und Entwicklung der BRD und der DDR räumten die Westmächte und die Sowjetunion den beiden deutschen Staatswesen Hoheitsgewalt ein. Gleichzeitig haben dabei jedoch sowohl die Westmächte wie die Sowjetunion dafür Sorge getragen, daß gewisse durch die Besetzung erlangte oberste Hoheitsbefugnisse den vier Mächten, und zwar in der vereinbarten Form gemeinschaftlicher Rechte, bewahrt blieben. Sie bilden den alliierten Vorbehaltsbereich, [160] dessen Fortbestehen das Viermächte-Abkommen über Berlin von 1971 bestätigt und dessen Ausmaß durch dieses erhellt und gemeinsam aktualisiert wurde. Es ist davon auszugehen, daß die Alliierten die grundsätzliche Ordnung für die Ausübung ihrer Befugnisse und Pflichten in den Londoner Abkommen auch nicht stillschweigend aufhoben, sondern bewußt bis heute aufrecht erhielten. Das wird man sogar für die Institution des Viermächteorgans All. KR sagen können. Die Möglichkeit, Hoheitsbefugnisse auf gleicher Rechtsgrundlage in einem ähnlichen Gremium ggf. wahrzunehmen, sollte erhalten bleiben.

---

160) Vgl. z. B. für das Verhältnis Westmächte-BRD den Notenwechsel vom 7.8./11.8.1970 in Verträge, S. 13 f., 15 f.. Anläßlich des Abschlusses des Moskauer-Vertrages vom 12.8.1970 erklärte der Bundesminister des Auswärtigen: "Die Frage der Vier Mächte steht in keinem Zusammenhang mit dem Vertrag ... und wird von diesem auch nicht berührt." Darauf gab der sowjetische Außenminister die Erklärung ab: "Die Frage der Rechte der Vier Mächte war nicht Gegenstand der Verhandlungen mit der Bundesrepublik. ... Die Frage der Rechte der Vier Mächte wird auch von dem Vertrag ... nicht berührt." Siehe a.a.O. S. 14. Vgl. zur Haltung der UdSSR und der Westmächte zur Frage des Fortbestehens der "Feindstaatenklauseln" der Charta der UN (Artt. 53, 107), Menzel, Souveränität, S. 180 ff..

Ein Beispiel dafür dürften die im Kontrollratsgebäude zur Vorbereitung des Viermächte-Abkommens von 1971 geführten Verhandlungen der Botschafter der vier Mächte sein. Sowohl die Tatsache, daß die verbliebenen Funktionen des KRes nach Auflösung der Hohen Kommissionen [161] von den vier Botschaftern der Alliierten in Deutschland wahrgenommen werden, als auch der Vergleich mit den deutschen Problemen betreffenden Tagungen des Außenministerrates Ende der vierziger Jahre und den Konferenzen der Außenminister und Regierungschefs in den fünfziger Jahren, machen deutlich, daß es sich in diesem Falle um eine "kontrollratsähnliche" Ebene handelte.

Über das Schicksal des Deutschen Reiches ist von den vier Mächten bis heute eine endgültige, rechtlich verbindliche Entscheidung noch nicht getroffen worden. Es ist davon auszugehen, daß das Deutsche Reich de jure als Rechtssubjekt noch fortbesteht. [162] Als eine ganz Deutschland betreffende Frage verbleibt die Entscheidungskompetenz hierfür weiter in dem Vorbehaltsbereich der vier Mächte.

---

161) In d. BRD: Abk. d. drei Westmächte ü. d. Ausübung d. vorbehaltenen Rechte i. D. v. 23.10.1954, s. UST 1955 Nr. 3427 sub 1.
In d. DDR: Beschl. d. Ministerrates d. UdSSR v. 20.9.1955, s.o.S. 67 An. 38.

162) Vgl. A. Arndt, S. 26: "negativ andauernde Effektivität des Staates Deutschland". Ermacora, S. 486, sieht Art und Weise der Existenz der gesamtdeutschen Staatsgewalt in der Stellung Berlins kristallisiert. Ähnlich begründet v.d. Heydte, S. 143, die Fortexistenz eines deutschen Staates damit, daß "in Berlin unmittelbar noch ein Stückchen des Staatsgebietes jenes Staates erhalten ist, der 1870 als deutsches Reich entstanden war." Unglaubhafter wird die These vom Fortbestand des Deutschen Reiches nach der Auffassung von Menzel, Verfassungswidrigkeit, S. 370, der auf die Lage des mittelalterlichen Reiches v o r dessen offiziellem Ende im Jahre 1806 hinweist.

Seinen stärksten Ausdruck findet der alliierte Vorbehaltsbereich in Berlin.
Ost-Berlin ist zwar weitgehend in den Herrschaftsbereich der DDR integriert worden. Seine rechtliche Sonderstellung gegenüber der DDR ist jedoch auch von östlicher Seite, zuletzt im Viermächte-Abkommen über Berlin von 1971, beachtet worden.

In West-Berlin ist der Besatzungsstatus von den Westmächten bis heute aufrecht erhalten und daneben zwar keine konstitutive Einbeziehung in die Verfassungsorganisation jedoch einen weitgehenden Anschluß an die Rechts- und Wirtschaftsordnung der BRD [163] gestattet worden. Darüber hinaus ist der staats- und völkerrechtliche Status West-Berlins noch nicht endgültig bestimmt. Nach dem Kontrollratsgesetz über die Auflösung des Staates Preußen [164] sollten die ehemaligen Gebiete die Rechtsstellung von Ländern erhalten. Während die All. Komm. den ersten Entwurf des Magistrats für eine Verfassung, [165] der Berlin als "Glied des künftigen Deutschlands" [166] bezeichnete, ablehnte und diesen aufforderte, sich nach den Vorbildern der Gesetze von 1920 [167] und 1931 [168] zu richten, [169] ge-

---

163) Mit der einmaligen Stellung Berlins, einerseits Reichshauptstadt und präsumtive Hauptstadt eines gesamtdeutschen Staates, andererseits staats- und verwaltungsrechtlich unterentwickelt (siehe Brandt, S. 469), wäre dies zudem ohne Einverständnis der UdSSR auch schwer zu vereinbaren gewesen.

164) Nr. 46 vom 25.2.1947 sub II., s. Amtsbl. KR, S. 262.

165) Berlin, Quellen 1 Nr. 631, S. 1089.. Schon im Vorentwurf v. 8.11.1945 sollte Berlin Aufgaben als "Stadt und Land" erfüllen (Art. 2) und einen "Landtag" haben (Art. 4). Der Entwurf ist abgedruckt b. Haas, S. 95 ff..

166) Damit sollte der Landescharakter zum Ausdruck gebracht werden. Vgl. Berlin, Quellen 1, S. 1073 An. 14.; Haas, S. 25, 103.

167) Pr.GS. 1920 S. 123.

168) Pr.GS. 1931 S. 39.

169) BK/O (46) 144 v. 28.3.1946, vgl. Berlin, Quellen Nr. 629, S. 1085 f.. In dem Begleitschreiben zur Vorläufigen Verf. von 1946, BK/O (46) 326 in VOBl. 1946 S. 294 ff., war von der "Stadt Berlin" u. d. Stabilisierung der Stadtverwaltung aufgrund d. allgemeinen Richtlinien der Gesetze von 1853 (GS. S. 261 ff.) die Rede.

nehmigte sie 1950 die Berliner Verfassung [170] mit Art. 1 Abs. 1, wonach Berlin "ein deutsches Land und zugleich eine Stadt" ist. [171] In der "Erklärung über Berlin" der All. Komm. von 1955 [172] wird jedoch an keiner Stelle von dem "Lande Berlin" gesprochen. Ferner heißt es in Art. II Abs. 2 jenes Kontrollratsgesetzes:

> "Die Bestimmungen des Artikels [173] unterliegen jeder Abänderung und anderen Anordnungen, welche die Alliierte Kontrollbehörde verfügen oder zukünftige Verfassung Deutschlands festsetzen sollte."

Schließlich bestimmt die Berliner Verfassung in Art. 88 Abs. 3 selbst, daß sie bei Abschluß eines Friedensvertrages oder der Verkündung einer Verfassung für Deutschland einer Prüfung unterzogen werden sollte.

Aus alledem folgt, daß der alliierte Vorbehaltsbereich in den einzelnen Teilen Deutschlands in verschiedenen Intensitäten und Abstufungen besteht, die entsprechend von Bereichen deutscher Hoheitsgewalt ausgefüllt werden. Dabei ist die Bedeutung des fortbestehenden deutschen Reiches um so größer, je stärker der alliierte Vorbehaltsbereich bestehen geblieben und je weniger deutsche Hoheitsgewalt entwickelt ist. Grundsätzlich ist bezogen auf die vier ehemaligen Zonen und Groß-

---

170) Siehe oben S. 76 An. 84.

171) Nach Kreutzer, S. 28 ist Berlin mit der faktischen Auflösung Preußens "gesamtstaatsunmittelbare Körperschaft" in dem rechtlich fortexistenten, aber handlungsunfähigen Gesamtstaate geworden. Nach Ausführungen von Peters im Verfassungsausschuß der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin, zit. b. Brandt, S. 470 An. 110, ist Berlin "hinsichtlich seiner Befugnisse in die Rechtsnachfolge Preußens eingerückt und Land geworden", jedoch ohne ursprüngliche Herrschaftsgewalt. Er kommt daher zum Ergebnis: "Berlin ist ein Land, wie etwa im Jahre 1935 Bayern oder Hessen usw. ein Land war, aber es ist kein Staat."

172) Siehe o. S. 77 An. 90. Ihre Vorläuferin war noch mit "Erklärung über die Grundsätze der Stadt Groß-Berlin zu der Alliierten Kommandantur" überschrieben gewesen. Siehe o. S. 76 An. 82.

173 Gemeint ist Art. II Abs. 1, siehe An. 164 a.a.O..

Berlin neben den beiden relativ weit entfalteten deutschen Hoheitsbereichen BRD und DDR in Ost-Berlin eine niedrigere und West-Berlin eine noch weniger entwickelte Stufe deutscher Hoheitsgewalt festzustellen.

Die Trennung des deutschen Eisenbahnwesens in zwei selbständige Eisenbahnen erzeugte für die Deutsche Reichsbahn in West-Berlin eine besondere Lage, welche nun unter Berücksichtigung der besonderen hoheitsrechtlichen Situation im einzelnen zu untersuchen ist.
Aufgrund der bisherigen Darlegungen ist dabei der Grundsatz der partiellen "überzonalen" Einheit des Eisenbahnwesens zu beachten, der in bezug auf das Berliner Eisenbahnnetz und seiner Verbindungen nach der BRD u. a. in dem nach wie vor dem alliierten Vorbehaltsbereich unterliegenden Eisenbahnverkehr zwischen jenen Teilen Deutschlands zum Ausdruck kommt. [174]

---

174) Der gleiche Grundsatz dürfte im Prinzip auch für den übrigen Verkehr zu Lande und zu Wasser gelten. Die Viermächte-Grundlagen berücksichtigen für den Landverkehr Schröder, S. 13 ff., indem er den "zivilen deutschen Verkehr von und nach West-Berlin als Verkehr der Westalliierten" betrachtet, und für die Luftverbindungen Ruge, S. 36 ff., wobei es sich hier im Gegensatz zum Landverkehr von Anbeginn bis heute um einen alliierten Verkehr handelt.

D. Die rechtlichen Grundlagen der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin

Seit die Alliierten 1945 die Verwaltung in Berlin übernahmen und das Eisenbahnwesen regelten, haben sich die wirtschaftlichen, politischen und staatsrechtlichen Verhältnisse in Deutschland und Berlin gewandelt. Es fragt sich daher zunächst, ob infolge dieser veränderten Sachlage die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen [175] hinfällig geworden ist (I.). Vor der Erörterung der rechtlichen Grundlagen im einzelnen (III.) soll anschließend noch die Möglichkeit geprüft werden, mit Hilfe von Analogien zu den für Grenzeisenbahnen und gebietfremde Eisenbahnunternehmungen geltenden Grundsätzen die Lage der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin rechtlich zu klären (II.).

I. Die Fortgeltung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin

1. Das Verhältnis zu den grundlegenden Viermächte-Abkommen

Zwischen der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen und den allgemeinen Viermächte-Grundlagen besteht zwar insofern ein Zusammenhang, als bei der Auslegung der Vereinbarung hinsichtlich der durch sie eingeräumten hoheitlichen Befugnisse die Prinzipien der grundlegenden Abkommen, wie z. B. das der gemeinschaftlichen Besatzungshoheit, berücksichtigt werden mußten. Das schließt jedoch nicht aus, daß die Vereinbarung über das Eisenbahnwesen als eine mehr technische Übereinkunft [176] verhältnismäßig untergeordneter Bedeutung ge-

---

175) Siehe oben S. 46.
176) Siehe oben S. 49.

genüber den allgemeinen Viermächte-Grundlagen ein rechtliches Eigengewicht besitzt. Mit dem oben näher umschriebenen Fortwirken dieser Grundlagen ist daher nicht unbedingt das Fortbestehen jener Vereinbarung verbunden. Umgekehrt folgt aber daraus auch, daß sich keine Unwirksamkeit der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen aus einer Verletzung des Potsdamer Abkommens herleiten läßt. [177] Abgesehen von der Schwierigkeit einer Entscheidung in der Frage, wer und ob überhaupt nur eine Seite eine diesbezügliche Vertragsverletzung begangen hat, vermag eine solche Auffassung noch aus einem anderen Grunde nicht zu überzeugen. Es besteht natürlich ein Zusammenhang [178] zwischen dem Potsdamer Abkommen und den übrigen Viermächte-Abkommen einschließlich der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen, weil sich alle Übereinkünfte auf Deutschland oder auf Teile seines Gebietes bei und nach Kriegsende beziehen. Eine rechtlich bindende Abhängigkeit jener Vereinbarung von dem Bestand und der Durchführung des Potsdamer Abkommens kann jedoch angesichts der Ungewißheit über die politische und wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland, die von den bekannten Interessengegensätzen [179] herrührte, nicht angenommen werden. Ein augenfälliger Beleg für die praktizierte, übergeordnete Verantwortung der Sowjetunion beim Betrieb der Deutschen Reichsbahn ist die Tatsache, daß in den Führungsstellen auch nach dem Befehl Nr. 8 [180] und der Gründung der DDR bis 1951 uniformierte sowjetische Eisenbahner und danach sowjetische Verbindungsleute in Zivil, [181] die bis in die jüngste Vergangenheit dort beob-

---

177) So aber hinsichtlich der Londoner Abkommen Schirmer, Völkerrecht, S. 707 f.; Kegel, S. 167.

178) Vgl. sub III. A. 1. des Potsdamer Abkommens, s.o.S. 24 An.51 a.a.O. S. 14, wo ausdrücklich auf das vereinbarte Kontrollsystem Bezug genommen ist.

179) Siehe oben S. 3 An. 8.

180) Siehe oben S. 55 An. 194.

181) Vgl. dazu Mampel, S. 99 ff. (100), m.w.N..

achtet worden sind, tätig waren. [182]

2. Die Berufung auf die "clausula rebus sic stantibus"

Die Einstellung der Arbeit des All. KRes, das Ausscheiden der Sowjetunion aus der All. Komm., [183] die Auflösung der SMAD in Ost-Berlin [184] und die Errichtung der DDR, um einige der wichtigsten Veränderungen zu nennen, lassen die Frage berechtigt erscheinen, ob etwa die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen von selbst gegenstandslos [185] geworden ist bzw. ob die Sowjetunion oder einer der westlichen Vertragspartner ein Recht auf Änderung oder Aufhebung der Übereinkunft hat, mit der Folge, daß an die Stelle der ursprünglich beauftragten SMAD die DDR [186] oder West-Berlin schon getreten ist bzw. treten würde. Grundlage einer solchen Rechtsfolge bzw. eines entsprechenden Begehrens ist die im Völkerrecht und in der Staatenpraxis anerkannte "clausula rebus sic stantibus". [187] Danach gehören zur Vertragsgrundlage "gewisse grundlegende Umstände, die weder Vertragsinhalt geworden noch bloß Beweggrund geblieben sind, sondern im Hinblick auf die und deren als selbstverständlich angenommene unveränderte Fortdauer die Vertragsparteien den Vertrag abgeschlossen haben." [188] In der Tat gab es unter Berufung auf die veränderte Lage auf östlicher wie auf westlicher Seite Bestrebungen,

---

182) Mampel, Verfassung, S. 407, m.w.N..

183) Siehe oben S. 75 f..

184) Siehe oben S. 80 An. 101.

185) Vgl. Wengler, Völkerrecht 1, S. 374, der von "einem 'automatischen' Hinfälligwerden" spricht.

186) Und zwar ohne eine Verantwortung gegenüber der All. Komm..

187) Berber 1, S. 460; Verdroß, Völkerrecht, S. 179; Dahm 3, S. 143 ff..

188) Berber 1, S. 463; Dahm 3, S. 145; Verdroß, Völkerrecht, S. 179 f..

sich von der alliierten Vereinbarung zu lösen. So erklärte der sowjetische Ministerpräsident am 10.11.1958: [189] [190] "Wir haben allen Anlaß, uns von den überlebten Verpflichtungen freizumachen ...". Ferner hieß es in der Note der Regierung der UdSSR an die Regierung der USA vom 27.11.1958 [191] [190]

> "Die Regierung der drei Mächte beanspruchen, daß die längst überlebten Teile der Abkommen aus der Kriegszeit in Kraft bleiben, durch die die Besetzung Deutschlands geregelt wurde und die ihnen im Vergangenen ein Recht auf Aufenthalt in Berlin gaben."

Auf westlicher Seite forderte der Regierende Bürgermeister von Berlin nach den Absperrmaßnahmen vom 13.8.1961 die Alliierten öffentlich auf, die S-Bahn in West-Berlin eigener, West-Berliner, Regie zu unterstellen. [192]

Die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Berufung auf die "clausula rebus sic stantibus" sind jedoch nicht gegeben. Ein "automatisches"Hinfälligwerden kann schon deshalb nicht

---

189) Siehe EA 13 (1958) S. 11297 ff. (11299).

190) Dies bezieht sich in erster Linie auf das Potsdamer Abkommen. Da die Sowjetunion aber die Londoner Abkommen (s.o. S.17/19 An. 32/33, 35/36) als Teil des Potsdamer Abkommens betrachtet (s. An. 189 a.a.O.S. 11299), gilt dies auch für jene und ebenso auch für die zu jenem Kreis von Viermächte-Übereinkünften gehörige alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen.

191) Siehe oben S. 69 An. 46 a.a.O. S. 11304.

192) W. Brandt, siehe "Der Tagesspiegel" 17. Jg. Nr. 4845 vom 17.8.1961 S. 1, Nr. 4847 vom 19.8.1961 S. 12. Vgl. auch die Regierungserklärung des Senats vom 26.6.1962 ebenda 18. Jg. Nr. 5105 vom 27.6.1962 S. 1. Schon 1949 hatte der damalige Magistrat die All. Komm. zu einem solchen Schritt zu bewegen versucht. Vgl. das Schreiben vom 17.10.1949 in Berlin, Quellen 2 Nr. 1026, S. 1778 ff..

angenommen werden, weil die Sowjetunion in ihren Erklärungen offensichtlich den Bestand der alliierten Abkommen anerkannte, wenn sie von der Notwendigkeit ihrer Aufhebung sprach. So heißt es z. B. in der Note vom 27.11.1958: [193]

> "Faktisch wird heute von allen Alliierten-Abkommen über Deutschland nur ein einziges eingehalten: das Abkommen über den sogenannten vierseitigen Status Berlins". [194]

Auch die Westalliierten gehen von dem Fortbestand der alliierten Vereinbarung aus; sie haben sich in Verhandlungen mit der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe nicht zu der gewünschten Übernahme der S-Bahn in West-Berliner Regie bewegen lassen. [195] Aber auch das Verlangen auf Abänderung der alliierten Vereinbarung ist nicht berechtigt. Die politische und wirtschaftliche Lage, wie sie 1945 bestand, gehörte nicht zu jenen grundlegenden Umständen, deren Veränderung eine Lösung von der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen gestatten würde. Aus der Vereinbarung geht nicht hervor, daß ihr Bestand eine bestimmte politische oder wirtschaftliche Situation [196] geknüpft sein sollte. Vielmehr hatten die Alliierten im Potsdamer Abkommen politische und wirtschaftliche Veränderungen geplant und waren sich wegen ihrer Interessengegensätze auch der Möglichkeit von abweichenden Entwicklungen bewußt. Aus diesem Grunde sind daher Veränderungen in jenem Bereich von ihnen als für den Bestand der alliierten Vereinbarung irrelevant [197] betrachtet worden.

---

193) Siehe oben An. 191 a.a.O. S. 11304.

194) In Wirklichkeit handelt es sich ja um eine Mehrzahl von Vereinbarungen, auf denen der Viermächtestatus Berlins beruht. Die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen gehört als ergänzendes, aber selbständiges Abkommen auch dazu; s.o. An. 190.

195) Zur Regelung polizeilicher Befugnisse auf Reichsbahngelände durch die All. Komm. s. unten S. 175 ff..

196) Vgl. v.d.Heydte, Völkerrecht 1, S. 84.

197) S. Berber 1, S. 463; Dahm 3, S. 151; vgl. auch Verdroß, Völkerrecht, S. 180.

Schließlich stellen auch die Inaktivierung des KRes, der sowjetische Rückzug aus der All. Komm. und insbesondere auch die Schließung der in der alliierten Vereinbarung ausdrücklich genannten SMAD keine jener grundlegenden Umstände dar. Zunächst einmal wird ein Vertrag, der eine Institution erwähnt, nicht automatisch hinfällig, wenn diese Institution wegfällt. [198] Ferner ist derjenige, der Veränderungen herbeiführt, nicht berechtigt, sich auf die gewandelten Zustände zu berufen. [199] (Grundsatz des Verbotes des "venire contra factum proprium"). Zum anderen sind, wie oben dargelegt, [200] die besatzungsrechtlichen Hoheitsfunktionen gerade in bezug auf West-Berlin grundsätzlich aufrecht erhalten worden, wobei die Sowjetunion lediglich die Zuständigkeit für deren Ausübung verlagerte. [201] Aus diesem Grunde kann daher nicht gesagt werden, daß den Veränderungen bei den Viermächteorganen und den sowjetischen Behörden in Ost-Berlin eine so grundlegende und umwälzende Bedeutung zukommt, daß die Einhaltung der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin unzumutbar und sinnwidrig geworden wäre. [202]

---

198) Wengler, Völkerrecht 1, S. 372 An. 1.

199) Verdroß, Völkerrecht, S. 181 f.; Dahm 3, S. 151; Berber 1, S. 463 ("wider Treu und Glauben herbeigeführt"); im Falle der all. Abkommen über Deutschland Faust, S. 265; Rottmann, S. 75; Legien, S. 26.

200) Siehe oben unter A. bis C..

201) Auf ihren Botschafter in Ost-Berlin. Siehe d. Beschluß d. Ministerrates oben S. 67 An. 38.

202) Vgl. Wengler, Völkerrecht 1, S. 374; v.d.Heydte, Völkerrecht 1, S. 84; Berber 1, S. 463; Dahm 3, S. 149.

II. Möglichkeiten einer analogen Anwendung von Grundsätzen für Grenzeisenbahnen und gebietsfremde Eisenbahnunternehmungen

Da die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin nur eine allgemeine und pauschale Regelung zum Inhalt hatte, erwies sie sich insbesondere nach der Teilung der Stadt und nach der Entstehung zweier deutscher Staaten beim Streit um Kompetenzen hinsichtlich der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin auf den ersten Blick als lückenhaft. Es gibt nun in der Staatenpraxis Fälle, in denen Staaten oder ihm angehörige Unternehmen in einem anderen Lande Eisenbahnen betreiben oder auf einem zum fremden Territorium gehörenden Bahnhof im Eisenbahnwesen tätig werden. [203] Die rechtlichen Grundlagen dafür bilden in erster Linie entsprechende Staatsverträge. Ob nun mit einer analogen Anwendung von Grundsätzen, die aus diesen völkerrechtlichen Regelungen abgeleitet werden, [204] jene Rechtsfragen im Berliner Eisenbahnwesen gelöst werden können, hängt davon ab, ob die Voraussetzungen bei jenen Eisenbahnen und diejenigen im Berliner Eisenbahnwesen gleichartig sind. Dies ist jedoch sehr fraglich. Ein wesentliches und typisches Merkmal bei den Grenzeisenbahnen und staatsfremden Eisenbahnen besteht darin, daß sich zwei Hoheitsgewalten auf völkerrechtlicher Ebene gegenüberstehen. Diese Voraussetzung ist in Berlin nicht gegeben, weil aufgrund der besonderen hoheitsrechtlichen Lage Groß-Berlins keine absolute Trennung, sondern eine beide Teile Berlins noch teilweise verbindende Herrschaftsgewalt gegeben ist. Ausgangspunkt für diese Feststellung bildet die Gebietshoheit. [205] Nach den obigen Darlegungen [206] wurde diese von den vier Mächten gemeinschaftlich

---

203) Beispiele bei Haustein, Internationales Eisenbahnrecht, S. 178 ff, 222f..

204) Wengler, Rechtslage, S. 641 ff., 676 ff.; ebenso Haustein, Stellung, S. 64 f..

205) Auch Wengler, Rechtslage, S. 641, knüpft an die Gebietshoheit an.

206) Vgl. o. S. 32 ff., 42 f..

ausgeübt. Trotz des weitgehenden, faktischen Rückzuges der Sowjetunion aus fast allen Bereichen dieser Gemeinschaft konnte die DDR nicht auf gleicher Ebene gleichberechtigt den Westmächten gegenübertreten. [207] Dieser allgemeine Grundsatz kommt im Berliner Eisenbahnwesen zur Anwendung. Dabei ist auf die Besonderheit hinzuweisen, daß die Deutsche Reichsbahn den Betrieb in West-Berlin schon seit Beginn der Besatzungsverwaltung im Auftrage der vier Alliierten durchgeführt und diesen Auftrag bis heute nicht etwa aufgekündigt hat. Im Verlaufe der Spaltung der Stadt wurde die deutsche Staatsgewalt in Ost-Berlin unter Verletzung des Viermächte-Status' im wesentlichen der Staatsgewalt der DDR unterstellt[208] und damit auch nach außen der Versuch dokumentiert, die Verwaltung in diesem Teil der Stadt der Viermächtehoheit zu entziehen. Demgegenüber bleibt bei der DR angeachtet der organisatorischen Umgestaltung auf ministerieller Ebene [209] der Zustand von 1945 hinsichtlich der DR in West-Berlin erhalten.

Die Westmächte haben sich denn auch bis heute ausdrücklich alle Hoheitsbefugnisse [210] gerade auch für das Eisenbahnwesen vorbehalten, wie bereits teilweise festgestellt wurde und noch mehr zu belegen sein wird. Die Behörden der Deutschen Reichsbahn können daher ihre hoheitlichen Befugnisse bei der Tätigkeit in West-Berlin nicht aus der staatlichen Hoheit der DDR ableiten.

---

207) Vgl. o. S. 90 .

208) Vgl. im einzelnen d. Ges. ü. d. örtlichen Organe d. Staatsmacht v. 18.1.1957, GBl. I S. 65 ff., VOBl. I S. 69 ff.; Ges. ü. d. Rechte u. Pflichten d. Volkskammer v. 18.1.1957, GBl.I S. 72 f., VOBl. I S. 77 f.; sowie die Erlasse des Staatsrates der DDR v. 28.6.1961 (GBl. I S. 51) zu den Ordnungen ü. d. Aufgaben u. d. Arbeitsweise d. örtlichen Volksvertretungen u. ihrer Organe u. v. 7.9.1961 (GBl. I S. 169) zu d. Ordnungen ü. d. Aufgaben u. d. Arbeitsweise d. Stadtverordnetenversammlungen u. d. Stadtbezirksversammlungen u. ihrer Organe i. d. Hauptstadt d. DDR, Berlin, u. d. Stadtkreisen m. Stadtbezirken. Die Ordnung für Berlin erging im Sonderdruck Nr. 341.

209) Vgl. dazu im einzelnen Haustein-Kruchen, S. 54.

210) Deren Aktualisierbarkeit im Viermächte-Abkommen ü. Berlin v. 1971 u. i. d. vorangeg. Verhandlungen eklatant zum Ausdruck kam.

Schließlich paßt auch die Tatsache, daß die für Groß-Berlin zuständige Reichsbahndirektion ihren Sitz im amerikanischen Sektor hatte und von dort aus auch in Ost-Berlin bis 1951 tätig wurde, [211] schlecht zu der Organisation einer "gebietsfremden"Eisenbahnverwaltung. Vielmehr kam in jenem Umstand gerade die auf der alliierten Besatzungsordnung in Berlin beruhende Eigenart der in diesem Bereich einheitlichen deutschen Betriebsführung unter der gemeinschaftlichen alliierten Oberhoheit zum Ausdruck.

Da demnach im Berliner Eisenbahnwesen eine klare Trennung zweier Hoheitsbereiche nicht gegeben ist, fehlt es an der erforderlichen Gleichartigkeit der Voraussetzungen [212] für eine analoge Anwendung der Grundsätze bei Grenzeisenbahnen und gebietsfremden Eisenbahnunternehmungen.

---

211) Die letzten Abteilungen wurden erst im Oktober 1951, also noch nach der Gründung der DDR, nach Ost-Berlin verlegt. Vgl. Berlin 1951-1954, S. 217 (66); ferner die Sitzangabe im Rubrum des LG-Urteils vom 12.1.1951 - Az. 10.0.90/51 -.

212) Siehe Dahm 1, S. 46.

III. Die rechtlichen Grundlagen im einzelnen

1. Die Eisenbahnhoheit

a) Zum Begriff der Eisenbahnhoheit

Zur Eisenbahnhoheit gehören die "Staatshoheitsrechte, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen." [213] Die wichtigsten Erscheinungsformen sind die Eisenbahngesetzgebungsbefugnis, die Aufsicht, die Planfeststellung und die Tarifhoheit. Der Begriff der Eisenbahnhoheit hat seinen ursprünglichen Ausdruck der Funktion der Staatshoheit gegenüber dem privaten Eisenbahnunternehmen eingebüßt, nach dem der Staat die Eisenbahnen im wesentlichen als Staatsbahnen in eigene Regie übernommen und damit Leitung und Aufsicht beim Verkehrsminister vereint hatte. Dies war bei der Deutschen Reichsbahn nach den Gesetzen von 1937 und 1939 der Fall. [214] Es ist daher die Frage gestellt worden, ob aus jenen Gründen nicht die Staatshoheit, insbesondere die Aufsicht, in der Leitung und Verwaltung der Deutschen Reichsbahn durch den Reichsverkehrsminister aufgegangen sind. [215]
Unter den besonderen völkerrechtlichen Bedingungen hat nun die Eisenbahnhoheit in Berlin wieder eine eigenständige Funktion erlangt; denn die Eisenbahn in West-Berlin wird von der DR-Verwaltung unter der Hoheit und dem Auftrage der All. Komm. betrieben. [216] Insofern besteht zwischen den Alliierten und der deutschen Eisenbahnverwaltung ein ähnliches Spannungsver-

---

213) Art. 90 WRV.

214) In der Zeit von 1924 b. 1937 (vgl. o. 1. Abschn. A. II. S. 14f.) war die alte Funktion gegenüber dem Unternehmen "Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" wieder aufgelebt; vgl. § 31 ff. d. Gesetzes ü. d. Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft v. 30.8.1924 (RGBl. II S. 272 ff.).

215) Vgl. dazu Sarter-Kittel, S. 86 f.; Haustein-Wahl, S. 94; Haustein-Kruchen, S. 47 m.w.N..

216) Vgl. o. erster Abschnitt B. II. 1. b) S. 48 ff..

hältnis wie zwischen Staat und privatem Unternehmer oder wie z. B. seinerzeit zwischen dem Deutschen Reich und der juristischen Person "Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft".

b) Die einzelnen Erscheinungsformen der Eisenbahnhoheit und ihre Inanspruchnahme durch die Alliierten

Mit der in der Berliner Erklärung vom 5.6.1945 verkündeten Übernahme der Hoheitsmacht in Deutschland erlangten die Alliierten auch die Eisenbahnhoheit. [217] Da das Deutsche Reich 1945 nur handlungsunfähig geworden war, [218] blieb es auch nach der Übernahme der obersten Gewalt durch die Alliierten der Träger der Eisenbahnhoheit in Deutschland. Die deutsche Staatshoheit war aufgrund der alliierten Obermacht lediglich eingeschränkt. Die Alliierten konnten kraft ihres Besatzungsrechtes die Hoheitsrechte wahrnehmen, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen. Dies geschah durch die Proklamation Nr. 2 vom 20.9.1945, [219] in der es im Abschnitt VIII unter Ziffer 29 heißt:

> "Die deutschen Behörden haben das gesamte deutsche Binnentransportsystem (Straßen, Eisenbahnen, Luft- und Wasserwege) und alle damit zusammenhängenden Materialien, Anlagen und Ausrüstungen sowie alle Reparatur-, Bau-, Aufrechterhaltungs- und Betriebseinrichtungen sowie die notwendigen Arbeitskräfte, den Alliierten Vertretern, im Einklang mit den von ihnen zu erteilenden Anweisungen, zur uneingeschränkten Verfügung zu stellen."

---

17) So auch Haustein-Kruchen, S. 52 f.; Fromm, S. 21; Mayer, S. 37.

18) Siehe oben S. 29 An. 77; so auch das BVerfG in seinem Urteil vom 31.7.1973 über den Grundlagenvertrag vom 21.12.1972.

19) Amtsbl. KR 1945, S. 8 ff..

Der hinsichtlich der Eisenbahnhoheit zunächst in allen Zonen [220] gleiche Rechtszustand ging in dem Maße verloren, wie die Besatzungsmächte ihre Hoheitsgewalt nach und nach zugunsten deutscher Behörden aufgaben. Die aus den West-Zonen und aus der Ost-Zone errichteten beiden Staatswesen übten daraufhin die Eisenbahnhoheit aus.

Demgegenüber sind die Hoheitsbefugnisse hinsichtlich des Eisenbahnwesens in Berlin von den Alliierten nicht aufgegeben worden. [221] Die Rechtslage läßt sich am besten durch eine Erörterung der einzelnen Erscheinungsformen der Eisenbahnhoheit verdeutlichen.

aa) Die Eisenbahngesetzgebungsbefugnis

Die allgemeine Gesetzgebungskompetenz ist von der Alliierten Kommandantur weitgehend der Berliner Gebietskörperschaft eingeräumt worden. [222] Ausdrückliche Vorbehalte bezeugen jedoch, daß sich die All. Komm. ihrer gesetzgeberischen Befugnisse [223] nie völlig entäußert hat. So verkünden die Alli-

---

220) Wegen der besonderen Entwicklung im Saargebiet siehe Haustein, Internationales Eisenbahnrecht, S. 230 ff..

221) Vgl. dazu oben B. II. des 2. Abschnittes.

222) Nach Art. 3 i. Verb. m. Art. 25 d. Verfassung von 1950 (s.o. An. 84) spielt die gesetzgebende Gewalt dem Abgeordnetenhaus zu.

223) So auch Lush, S. 770; Virally, S. 60, meint, "der Komendatura konnte, da sie nur mit der Kontrolle einer Stadtverwaltung betraut war, keine Gesetzgebungsgewalt zuerkannt werden". Diese Begründung überzeugt nicht. Auch der K o n t r o l l rat hatte eine überwachende Funktion, ohne das ihm deswegen die Gesetzgebungskompetenz abgesprochen wurde. Entscheidend ist, daß in Berlin - allerdings eingeschränkt durch den übergeordneten All. KR. - die oberste Gewalt durch die All. Komm. ausgeübt wurde. Dies ist insbesondere nach der Einstellung zu der Zusammenarbeit im All. KR von Bedeutung. Tatsächlich ist denn die All. Komm. auch mehrfach gesetzgeberisch tätig geworden; so z. B. mit den Gesetzen zur Währungsreform in Berlin oder mit dem Gesetz über Personalausweise, vgl. BK/O (46) 61 (GVBl. 63 S. 798); sogar die erste Verfassung (s.o.An. 86) wurde von ihr erlassen. Für die Gesetzgebungskompetenz im Ergebnis ebenfalls Riklin, S. 250 f., Chauvinière, S. 98; Lush, S. 764.

ierten im Vorspruch zu oktoyierten "Vorläufigen Verfassung" vom 13.8.1946 zwar, zum Zwecke der Wiederherstellung der politischen Freiheit und Anvertrauung an die Berliner Bevölkerung legten sie "die Gesamtheit der Machtbefugnisse" in die Hände der vom Volk gewählten Vertreter. [224] In Artikel 36 dieser Verfassung ist dann aber bestimmt:

> "Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche von der Stadtverordnetenversammlung, ... angenommen bzw. erlassen werden, müssen im Einklang mit den Gesetzen und Anordnungen der Alliierten Mächte in Deutschland und der Alliierten Kommandantur in Berlin stehen und von der letzteren genehmigt werden."

In der Berliner Verfassung vom 1.9.1950 [225] bestimmt Art. 3 Ziff. 1:

> "Die gesetzgebende Gewalt steht allein der Volksvertretung und durch Volksentscheid dem Volke zu."

Durch die in dem Genehmigungsschreiben von der All. Komm. verfügten Unterordnung [226] der durch die Verfassung verliehenen Befugnisse unter die "Erklärung über die Grundsätze"[227] galt zunächst gemäß deren Ziff. 1:

> "Unter dem ausschließlichen Vorbehalt der in der vorliegenden Erklärung vorgesehenen Einschränkungen hat Berlin volle gesetzgebende Gewalt "

und gemäß Ziff. 4:

> "die Stadt Groß-Berlin ist befugt, auf den sonst den der Alliierten Kommandantur vorbehaltenen Gebieten, nach ordnungsmäßiger Verständigung der Alliierten Kommandantur, gesetzliche Bestimmungen zu erlassen, es sei denn, daß die Alliierte Kommandantur ausdrücklich anderweitig bestimmt oder solche gesetzliche Bestimmungen oder Handlungen mit Entscheidungen bzw. Handlungen der Besatzungsbehörden nicht im Einklang stehen "

---

224) Siehe oben An. 86.
225) Siehe oben An. 222.
226) Siehe oben S. 30 und An. 85.
227) Siehe oben An. 82.

schließlich gemäß Ziff. 7:

> "vor dem Erlasse dieser Erklärung erteilte Anordnungen und Anweisungen der Alliierten Kommandantur bleiben solange in Kraft, bis sie durch die Alliierte Kommandantur ... im Einklang mit den folgenden Bestimmungen aufgehoben oder abgeändert werden:
> a) Anordnungen und Anweisungen der Alliierten Kommandantur ..., die Fragen auf den vorbehaltenen Gebieten betreffen, bleiben in Kraft ... ."

Die jene Verlautbarung ablösende "Erklärung über Berlin" enthält neben den bereits zitierten allgemeinen Vorbehalten hinsichtlich der Gesetzgebungsbefugnis [228] noch folgende Bestimmungen:

> "IV. Die Alliierte Kommandatura wird, vorbehaltlich der Artikel I und II dieser Erklärung, keine Einwende dagegen erheben, daß Berlin nach einem angemessenen, von der Alliierten Kommandatura zugelassenen Verfahren die Gesetzgebung der Bundesrepublik übernimmt, insbesondere in bezug auf Währung, Kredite und Devisen, ... Vereinheitlichung der Zoll- und Handelsgebiete, Handels- und Schiffahrtsabkommen, Freiheit des Güterverkehrs sowie Außenhandels- und -zahlungsabkommen.
> ...
> VII. Die Berliner Gesetzgebung tritt gemäß den Bestimmungen der Berliner Verfassung in Kraft. Im Falle der Nichtübereinstimmung mit alliierter Gesetzgebung, oder mit anderen Maßnahmen der alliierten Behörden, oder mit den Rechten der alliierten Behörden aufgrund dieser Erklärung, kann die Berliner Gesetzgebung durch die Alliierte Kommandatura aufgehoben oder für nichtig erklärt werden."

Aus diesen Bestimmungen und insbesondere aus Art. II [229] folgt, daß die All. Komm. das Recht hat, die Gesetzgebungskompetenz in West-Berlin einschließlich der Eisenbahngesetzgebungsbefugnis selbst wahrzunehmen, wenn sie dies für notwendig erachtet.

---

228) Siehe oben S. 77 An. 90.

229) A.a.O..

Es gibt einige Beispiele dafür, daß die Alliierten diese Kompetenz wahrgenommen haben. So hob die All. Komm. das vom Berliner Abgeordnetenhaus beschlossene "Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn" [230] mit dem Tag seiner Verkündung wieder auf. [231]
Am 22.8.1962 erließ die All. Komm. die BK/O (62) 6, [232] in der die Befugnisse und Pflichten der West-Berliner Polizei einerseits und der Bahnpolizei der Deutschen Reichsbahn andererseits geregelt wurden. [233]
In die Kategorie der Wahrnehmung von Gesetzgebungsbefugnis gehört wohl auch eine vorherige Erklärung der All. Komm., daß sie dem Erlaß eines Gesetzes nicht zustimmen werde. So wurde der Senat z. B. durch BK/L (54) 23 vom 9.7.1954 [234] und durch BK/L (56) 7 vom 9.2.1956* unterrichtet, daß die All. Komm. die Einbeziehung West-Berlins [235] in Vereinbarungen der BRD zwecks Wiederanwendung des "Übereinkommens und Statuts über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen" sowie in internationaler Abkommen über den Eisenbahn-Fracht-, Personen- und Gepäckverkehr (CIM/CIV) nicht gestattet werde.

---

230) GVBl. 1951 S. 1190 ff. (BGBl. I S. 155).

231) BK/O (51) 72 v. 29.12.1951 in GVBl. 1952 S. 53.

232) GVBl. 1962 S. 1098.

233) Im einzelnen dazu unten S. 175 ff..

234) Berlin 1951-1954, S. 1093 (25); Bln. Dok. Nr. 32 An. 2, S. 538.

235) Diese wäre durch eine Übernahme der entsprechenden Bundesgesetze (z.B. BGBl. II 1954 S. 572, 720) durch das Abgeordnetenhaus nach Berlin erfolgt. Im Ratifizierungsgesetz zu den CIM- u. CIV-Übereinkommen, BGBl. II 1956 S. 33, heißt es in § 3 Satz 1: "Dieses Gesetz gilt auch im Lande Berlin, wenn das Land Berlin die Anwendung des Gesetzes feststellt".

* Berlin 1955-1956, S. 416 (13).

Da in den vorangegangenen Darlegungen die Trägerschaft von der Ausübung der Eisenbahnhoheit unterschieden [236] und ferner ein Eintritt der BRD und DDR in die Eisenbahnhoheit des Deutschen Reiches in Betracht gezogen wurde, [237] ist mit der Feststellung, daß die Eisenbahngesetzgebungsbefugnis bis heute von der All. Komm. wahrgenommen werden kann und wird, nicht die Frage beantwortet, wem die Kompetenz in West-Berlin als Träger zusteht. Diese Antwort kann nur auf der Grundlage der allgemeinen staats- und völkerrechtlichen Situation erfolgen. Die Eisenbahngesetzgebungsbefugnis für West-Berlin ist weder dem Land Berlin noch einer anderen deutschen Körperschaft übertragen worden. Demnach ist sie bei dem Träger verblieben, bei dem sie im Zeitpunkt der Übernahme der Hoheitsmacht durch die Alliierten lag, nämlich beim Deutschen Reich. Da außerhalb Berlins die BRD und die DDR in diesem Bereich die Funktionen des Deutschen Reiches ausüben, beschränkt sich die beim Deutschen Reich ruhende Eisenbahngesetzgebungsbefugnis auf das Gebiet von West-Berlin.[238]

Die Zusammengehörigkeit der DR in West-Berlin mit der DR in der DDR hat es mit sich gebracht, daß die DR zahlreiche gesetzliche Bestimmungen, die von den zuständigen Organen der DDR für die DR erlassen worden sind, auch in West-Berlin angewendet werden, wie z. B. die Bahnaufsichtsverordnung vom 23.4.1964, [239] die Stückguttransportordnung (StTO) vom

---

236) Siehe oben S. 111.

237) Siehe oben S. 112.

238) Siehe oben S. 97 und An. 162. Der Komplex des "überzonalen" Eisenbahnwesens, s. a.a.O., wird von der Kompetenz miterfaßt.

239) GBl. II S. 317 ff..

25.11.1966 [240] oder die Änderungen der EVO. [241] Teilweise wird die Geltung auch ausdrücklich in den gesetzlichen Bestimmungen auf West-Berlin erstreckt, wie z. B. in § 1 Abs. 1 EVO: [242]

> "Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut sowie von Gütern in Wagenladungen auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken der Deutschen Reichsbahn und der dem deutschen Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) beigetretenen Eisenbahnen in der Deutschen Demokratischen Republik einschließlich Westberlin."

Darüber hinaus tat der DDR-Gesetzgeber noch ein übriges, um seine Erlasse in West-Berlin auch formell einzuführen. Während die Änderungen der EVO nach dem Kriege zunächst im Zentralverordnungsblatt, dann im Zentralblatt und im Ministerialblatt der DDR und von 1956 an im Gesetzblatt der DDR Teil II veröffentlicht wurden, [243] bestimmte die AO Nr. 30 zur Änderung der EVO: [241]

---

240) GBl. I [illegible] S. 921 ff.. Vgl. aber Ballach, Eisenbahnrecht Bd. 4 [illegible]/13 [illegible]. 5 An. 2: "Die StTO ist auch in West-Berlin für die Gestaltung der Beziehungen beim Stückguttransport zwischen der Deutschen Reichsbahn sowie durch den Tarif einbezogenen Eisenbahnen einerseits und den Transportkunden andererseits an die Stelle der für den Stückgutverkehr geltenden Bestimmungen der EVO getreten. Unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Bedingungen in Westberlin können jedoch einige Bestimmungen, die sich aus der Mitwirkung der Kraftverkehrsbetriebe als Partner der Transportgemeinschaft ergeben,nicht angewendet werden." Vgl. auch TVA 485/67/66 und die Besonderen Bestimmungen (BB) zur Anordnung über den Stückgut-Transport zwischen der DDR und Westberlin einerseits und Westdeutschland andererseits; Vetter, S. 78.

241) Vgl. z. B. AO Nr. [illegible] v. 3.1.1970 (GBl. II S. 17).

242) Siehe Nr. 1 Tfv Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Heft 1 Nachtrag I v. 1.10.1970 S. 8.

243) Siehe die Übersicht bei Pischel, Eisenbahnverkehrsordnung, S. 328.

"§ 2 Abs. 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) erhält folgende Fassung:
'(6) Änderungen und Ergänzungen dieser Ordnung und deren Anlagen sowie der Ausführungsbestimmungen sind im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA) zu veröffentlichen.'"

So wurde die AO Nr. 31 vom 1.4.1970 im TVA veröffentlicht, der durch die Vermittlung des Tarifbüros auf dem Bahnhof Zoo in West-Berlin ausgegeben wird.

Mangels einer entsprechenden hoheitlichen Befugnis kann die DDR in West-Berlin nicht aus eigenem Recht gesetzgeberisch tätig werden. Gesetze, die von der DDR erlassen und ihrem Geltungsbereich auf West-Berlin erstreckt werden, lassen sich nach der oben festgestellten Rechtslage daher nur entweder als Normen qualifizieren, die mit (stillschweigender) Zustimmung der All. Komm. für das handlungsunfähige Deutsche Reich erlassen worden sind, oder aber diese Erlasse sind in West-Berlin mangels einer Rechtssetzungsbefugnis nichtig. **Aus Art. 6 Satz 1 des Grundlagenvertrages zwischen der BRD und der DDR vom 21.12.1972 [243a] ergibt sich zudem für die DDR die Verpflichtung, ihre Hoheitsgewalt auf ihr Staatsgebiet zu beschränken.**

bb) Die Aufsicht

In West-Berlin ist zwischen der Aufsicht über Privat- [244] und Klein- [245] bahnen sowie über Werk- und Privat-Anschlußbahnen [246] und der Aufsicht bei der DR selbst zu unterscheiden. Zu den Privatbahnen gehören die Neukölln-Mittenwalder- und die Osthavelländische Eisenbahn, zu den Werkbahnen die Hafen-Bahnen der Berliner Hafen- und Lagerbau-Betriebe. Die

243a) BGBl. II 1973, S. 421 ff..

244) Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Vgl. Finger, Eisenbahngesetze (2) Art. 96 WRV Erl. 3 a) aa).

245) Eisenbahnen des nicht allgemeinen, rein örtlichen Verkehrs. Vgl. § 1 prKlbG (GS. 1892 S. 225); Finger a.a.O. unter bb).

246) Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs. Vgl. Finger a.a.O. unter b).

betriebstechnische Aufsicht über die Privat- und Kleinbahnen [247] steht dem Präsidenten der Rbd Berlin zu. Aufgrund der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen und im Auftrage des All. KRes bzw. der All. Komm. übt dieser sie für und im Namen des handlungsunfähigen Reichsverkehrsministers in West-Berlin aus. [248]
Diese Rechtsgrundsätze gelten auch für die Verwaltungs- [249] und Eigenaufsicht gemäß § 4 BO, [250] deren Wahrnehmung zwischen dem Präsidenten der Rbd und - anstelle des Reichsverkehrsministers - der All. Komm. bzw. einer von ihr zu bestimmenden Behörde geteilt ist. [251]

---

247) Rechtsgrundlage für die Privatbahnaufsicht: Art. 95 WRV i.Verb.m. d. Ges. ü. d. Eisenbahnaufsicht v. 3.1.1920 (RGBl. S. 13) und § 4 Abs. 1 b) BO vom 17.7.1928 (RGBl. II S. 541) i.d.F. v. 23.7.1943 (RGBl. II S. 361). Danach hat der RVerkMin unter Vorbehalt gewisser Befugnisse (vgl. Finger a.a.O. Vorbemerkung 4 zu Art. 89 WRV) den Präsidenten der Rbden als "Reichsbevollmächtigte für Bahnaufsicht" die Aufsicht zur Ausübung übertragen.
Rechtsgrundlage für die Kleinbahnaufsicht: Eisenbahnaufsichtsgesetz von 1920 i.Verb.m. § 22 prKlbG (siehe oben An. 245) und § 46 prEisG v. 3.11.1838 (GS. S. 505). Hinsichtlich der Beauftragung der Rbd-Präsidenten ("Reichsbahndirektion - Privatbahnaufsicht") siehe RVerkBl. Teil A S. 223, der RVerkMin am 27.9.1924 und 17.9.1924.

248) Daher treten die DDR-Behörden in West-Berlin bei der Ausübung der Aufsicht als nicht "fremde" Verwaltung auf (so aber Wengler, Rechtslage, S. 677).

249) Sie bezweckt die Einhaltung der für die Eisenbahnverwaltung erlassenen Gesetze, sonstigen Rechtsvorschriften und Verwaltungsbestimmungen. Siehe Haustein-Wahl, S. 97.

250) Siehe oben An. 247.

251) Wegen der Aufgabenverteilung im einzelnen siehe Finger, Eisenbahngesetze (2) § 4 BO Erl. 2..

Sowohl der Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 17.6.1948, [252] wonach

> "... der Magistrat in Übereinstimmung mit dem Gesetz Nr. 46 des Alliierten Kontrollrates vom 25.2.1947 [253] bereits die Staats- und Verwaltungsfunktion des Staates Preußen im Bereich des Gebietes von Groß-Berlin ausübt,"

als auch Art. 48 Abs. 3 der Berliner Verfassung von 1950, in dem es heißt:

> "alle Rechte, die in den geltenden Gesetzen der früheren Reichsregierung, dem früheren preußischen Staatsministerium, ihren Mitgliedern oder sonstigen Stellen eingeräumt sind, gehen auf den Senat über ...",

haben an jener Rechtslage nichts geändert, da die Vorbehalte der Alliierten wirksam waren. Danach blieb der Rechtszustand von 1945 erhalten.
Dies gilt auch im Hinblick auf die in der DDR erfolgte Neuregelung der staatlichen Bahnaufsicht durch die Bahnaufsichtsverordnung. [254] Die Befugnisse des "Generalbevollmächtigten für Bahnaufsicht", d. i. der Minister für Verkehrswesen, § 1 Abs. 1 a) i. Verb. m. Abs. 2 und des "Bevollmächtigten für Bahnaufsicht", d.i. der Präsident der Rbd, § 1 Abs. 1 b) i. Verb.m. Abs. 3, konnten in West-Berlin nicht erweitert werden. Daher unterlagen z. B. die Straßenbahnen in West-Berlin sicher nicht der Bahnaufsicht, wie es in § 2 Abs. 1 a) der Bahnaufsichts-VO bestimmt ist. Auch kann es in West-Berlin nicht zu

---

252) Sten. Prot. StVV. 1948 72. Sitzung.

253) Siehe oben S. 98 An. 164.

254) VO ü. d. Staatliche Bahnaufsicht v. 23.4.1964, GBl. II S. 317 ff.. Sie löste die VO v. 22.4.1954 ü. d. Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht, GBl. S. 455 und die beiden Durchführungsbestimmungen v. 22.4.1957, GBl. S. 456, und v. 2.1.1957 - Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) -, Sonderdruck Nr. 234 des Gesetzblattes ab.

den Aufgaben der Bahnaufsicht gehören, "die sozialistische Gemeinschaftsarbeit, insbesondere zwischen den Bahnen sowie zwischen der Deutschen Reichsbahn und den Anschlußbahnen zu fördern ..." (§ 3 g). Auch die Entscheidung über den Rechtscharakter der Bahnen in West-Berlin wird nicht, wie § 3 h) es vorsieht, von der staatlichen Bahnaufsicht getroffen. Hier sind vielmehr grundsätzlich §§ 2, 43 prKlbG maßgebend. Die übergeordnete Aufsichtsbefugnis [255] der All. Komm. hat gerade wegen der Versuche der DDR, von den Grundsätzen der in West-Berlin bestehenden Rechts- und Wirtschaftsordnung abweichende Normen zur Geltung zu bringen, eine besondere Bedeutung.

cc) Das Planfeststellungsrecht

Die Planfeststellung bei der Eisenbahn "ist ein rechtsgestaltender Staatsakt, welcher die behördliche Bestimmung enthält, daß der Neubau oder die Veränderung der Reichsbahnanlage so, wie im Plan festgestellt, ausgeführt werden soll." [256] Als eine Veränderung i.S.d. Vorschrift des § 23 RBahnG ist jeder tatsächliche oder rechtliche Eingriff anzusehen, "soweit er irgendwie bauliche Gestaltung von Reichsbahnanlagen berührt." [257]

---

255) Als ein Beispiel dafür, daß die West-Alliierten eine einseitige und ausschließliche Aufsichtsbefugnis der sowjetischen Besatzungsmacht nicht anerkannten, kann ein Vorgang von 1948 auf Verschiebebahnhöfen im am. Sektor angesehen werden. Als sowj. Stellen versuchten, durch Befehle an deutsche Eisenbahner, den Betrieb dort zu überwachen, wurde dies von am. Militärbehörden unterbunden.

256) RGZ 139, S. 136 ff. (144).

257) Ziff. 28 d. Richtlinien zu § 37 d. Reichsbahngesetzes vom 30.8.1924 i.d.F. v. 13.3.1930 (RGBl. II S. 369 ff.) - 46 Ra 95 v. 20.11.1934 - in: "Die Reichsbahn" 8 (1934), S. 1269 ff. Diese Richtlinien gelten auch für die Planfeststellung nach § 23 RBahnG, da diese Bestimmung der Vorschrift d. § 37 Abs. 1-3 des Reichsbahngesetzes von 1924 inhaltlich entspricht.

"Reichsbahnanlagen sind alle Bauten (Gebäude, Schuppen, Brücken usw.) Grundstücke und feste technische Anlagen (Gleise, Signale, Warnlichter, Rohr- und Lichtleitungen usw.), die unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung von Verkehr und Betrieb dienen." [258]

Das Eisenbahnnetz der Deutschen Reichsbahn erstreckt sich auf das gesamte Stadtgebiet. Die Planfeststellung hat daher beim Neuaufbau nach dem Kriege und infolge städtebaulicher Weiterentwicklung, insbesondere durch die Errichtung eines Schnell-Straßensystems entlang einiger S-Bahn-Strecken eine besondere Bedeutung erlangt. Die Zuständigkeit des Reichsverkehrsministers für die Planfeststellung gemäß § 23 Abs. 2 RBahnG ist von den Alliierten weder beseitigt noch sind andere Behörden dazu an seiner Stelle ausdrücklich ermächtigt worden. Grundsätzlich ruht daher auch sie beim handlungsunfähigen Deutschen Reich. In der Praxis ist bei Veränderungen von Reichsbahnanlagen auf verschiedene Weise vorgegangen worden. Teilweise wurden die Pläne vom Senat (Senator für Bau- und Wohnungswesen bzw. Senator für Wirtschaft, Abt. Verkehr) [259] festgestellt [260] und nach Durchführung im Wege der Amtshilfe abgenommen. [261] Unabhängig davon erfolgten aber parallel dazu auch Abnahmen von seiten der Rbd Berlin.

Teilweise wurden bauliche Veränderungen gegen den Widerstand von Reichsbahnbehörden von den Alliierten - ohne förmliches Feststellungsverfahren - angeordnet und durchgeführt. [262]

---

258) Finger, Eisenbahngesetze (2) § 23 RBahnG Erl. 3.; vgl. auch § 12 Abs. 2 Eisenbahngesetz v. 30.4.1943 (RGBl. II S. 133).

259) Vgl. DVO-PolZG v. 1.2.1971 (GVBl. S. 348).

260) Z.B. bei der Verlegung des S-Bahnhofes Steglitz.

261) Vgl. § 24 RBahnG.

262) Z.B. b.d. Anbringung einer Flugbefeuerungsanlage auf S-Bahn-Gelände i.d. Einflugschneise d. Flughafen Tempelhof. Vgl. § 23 Abs. 1 Eisenbahngesetz (s.o.An. 258): "Es ist verboten, i. d. Umgebung der Eisenbahn Anlagen auszuführen oder sonstige Handlungen vorzunehmen, die den Bestand der Eisenbahn oder ihr Zubehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung

gefährden, die freie Aussicht auf Signale und Wegübergänge beeinträchtigen oder die Gefahr der Entstehung oder Ausbreitung eines Brandes verursachen könne (Gefährdungsbereich)." Abs. 2:"Bahnfremde Bauanlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 12 m von der Mitte des äußersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofsgrenze und bis zu 12 m von dieser, sind in der Regel verboten (Bauverbotsbereich). Die Eisenbahnbehörde kann Ausnahmen billigen."

Damit haben die Alliierten ihre diesbezügliche übergeordnete Befugnis gewahrt.
Soweit Behörden West-Berlins eine Planfeststellung bei Reichsbahnanlagen vornahmen, kann sie nur im Auftrage oder mit Genehmigung der All. Komm. erfolgt sein. Das gleiche gilt für die "Abnahme" von Bauten durch Reichsbahnbeamte, soweit sie überhaupt nach einem entsprechenden Akt von West-Berliner Seite noch Rechtswirkungen zu erzeugen vermochten.

Gegen die Planfeststellung als einen rechtsgestaltenden Verwaltungsakt [263] kann ein dadurch in seinen Rechten Betroffener im Verwaltungsrechtsverfahren vorgehen. Die Regelung des § 23 Abs. 3 RBahnG, wonach die Planfeststellung eine "endgültige Entscheidung" und damit unanfechtbar war, ist durch Art. 19 Abs. 4 GG und die Vorschriften der VwGO (§§ 40 ff.) überholt. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die All. Komm. aufgrund ihrer allgemeinen Oberhoheit einen diesbezüglichen Rechtsschutz ggf. versagen und der Bestimmung des § 23 Abs. 3 RBahnG wieder Geltung verschaffen kann.

dd) Aufstellung von Tarifen und Erlaß von Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung

aaa) Die allgemeinen Rechtsgrundlagen in Deutschland

Ausgangspunkt bilden auch hier die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere die der EVO, [264] wie sie 1945 in Berlin galten. [265] Danach kann die Eisenbahn Ausführungsbestimmungen

---

263) PrOVGE 95, S. 81.

264) Vom 8.9.1938 RGBl. II S. 663 ff.. Die Ermächtigungsnormen f. ihren Erlaß bilden die §§ 458, 460 HGB.

265) Die kriegsrechtlich bedingten Änderungen d. EVO z.B.aufgrund von § 8 d. Wehrmachts-Eisenbahn-Ordnung (s.Finger, Eisenbahngesetze (2), S. 410 ff.) dürften dabei als hinfällig geworden betrachtet werden. Die Alliierten haben derartige eisenbahnrechtliche Bestimmungen nicht außer Kraft gesetzt. Im Kontrollrats-Gesetz Nr. 1 (Amtsbl. KR, S. 6 ff.) üb. d. Aufhebung v. Nazi-Gesetzen sind weder i.d. Aufzählung u. Ziff.1 d. Art. I solche Normen aufgeführt noch fallen sie u. d. Generalklausel d. Art. II.

erlassen, § 2 Abs. 2 EVO, die die EVO zu ihrer leichteren Handhabung erläutern und ergänzen. [266] Nach § 6 EVO hat die Eisenbahn Tarife aufzustellen, die alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Gebühren für die Nebenleistungen der Eisenbahnen (Nebengebühren) notwendigen Angaben enthalten. Die Genehmigung der Ausführungsbestimmungen [267] und die Tarifaufsicht [268] obliegen dem Reichsverkehrsminister. [269] Infolge der Handlungsunfähigkeit des Deutschen Reiches war an seiner Stelle der All. KR zuständig. Er hat die Tarifhoheit in Anspruch genommen und z. B. auf die Festsetzung der Entladezeit für Güterwagen in Berlin eingewirkt. [270] Die Tarifsätze waren bis zur Währungsreform entsprechend dem im Potsdamer Abkommen niedergelegten Grundsatz der wirtschaftlichen Einheit in allen Besatzungsgebieten gleich. [271] Dabei wurden jedoch Personen- und Güterverkehr verschieden gehandhabt. Für den Personenverkehr bestimmte ein Kontrollratsbeschluß vom 14.8.1946, [272] daß die Eisenbahnverwaltungen der Westzonen [273]

---

266) Finger, EVO § 2 Erl. 1 b); Weirauch-Heinze § 2 Erl. 1.

267) § 2 Abs. 1 und 33 EVO.

268) Hinsichtlich
des Zustandekommens der Tarife § 6 Abs. 1,
ihres Inhaltes § 6 Abs. 2,
der Gleichartigkeit und gleichmäßigen Anwendung § 6 Abs. 1 /Satz 3, Abs. 2 Satz 1,
ihrer Veröffentlichung § 6 Abs. 5,
der Preisermäßigungen und Vergünstigungen § 6 Abs. 4 EVO.

269) Wegen der Beibehaltung der Bezeichnung vgl. unten An. 283.

270) Vgl. d. Ber. d. Transportdirektorats v. 10.9.1945 Anl. 1 Ziff. 6 e) siehe oben S. 51 An. 183.

271) Günther, S. 2603; vgl. auch Stille, S. 679 f. mit dem Hinweis auf einige Unterschiede b. d. Ausnahmetarifen seit 1947.

272) Vgl. Stille, S. 679; Materialien, S. 13.

273) Siehe oben S. 63 An. 22.

und die der Ostzone durchgehende Fahrausweise bis zum Zielort in den anderen Zonen ausgeben und dafür umgekehrt die Fahrausweise der anderen Zonen anerkennen sollten. Rückfahrkarten durften allerdings nicht verkauft werden. Eine Abrechnung zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen fand nicht statt.
Demgegenüber wurde im Güterverkehr auf Anordnung der Alliierten im Jahre 1947 im Interzonenverkehr eine Abrechnung zwischen den Eisenbahnverwaltungen der Westzonen und der der Ostzone vorgenommen. [274] Nachdem im Jahre 1946 vorübergehend entgegen § 68 EVO eine "gebrochene" Berechnung der Fracht eingeführt worden war, [275] wonach der Absender für die Strecke vom Versandbahnhof bis zum Zonengrenzbahnhof und der Empfänger für die Strecke von dort bis zum Bestimmungsbahnhof bezahlen mußte, galt nach den Tarifbestimmungen vom 16.2.1947 [276] wieder die durchgehende Frachtberechnung.
bbb) Die Abmachungen zwischen der DR und der DB

Nach dem Ende der Blockade konnten die Alliierten zwar keine Übereinkunft über die Wiederherstellung der wirtschaftlichen und politischen Einheit Deutschlands erzielen. Sie erkannten dieses Ziel jedoch noch einmal ausdrücklich als verbindlich an, [277] verpflichteten sich selbst zu entsprechenden Maßnahmen [278] und ermächtigten die deutschen Behörden auf beiden Seiten, die notwendigen Vorkehrungen zur Erleichterung zu schaffen. [279] Diese Ermächtigung ist auch

---

274) Vgl. Stille, S. 680.

275) A.a.O.; siehe auch d. brit. Verfügung Nr. 63/8/46 f.d. Verkehr zwischen d. brit. Zone u. Berlin i. Urt. d. KG vom 13.4.1950 in VRS 3 (1951), S. 396 f..

276) Vgl. Stille a.a.O..

277) Vgl. Ziff. 1 d. Pariser Kommuniqués siehe oben S. 62 An. 20.

278) Siehe Ziff. 5 a.a.O..

279) Siehe Ziff. 6 a.a.O.: "...more effective implementation of trade and other economic agreements."

als Grundlage für die in mehreren Vereinbarungen und in zahlreichen Besprechungen zwischen der DR und der DB für den Personen- und Güterverkehr von und nach Berlin getroffenen Regelungen [280] anzusehen.

---

280) (I) Hinsichtlich des Personenverkehrs:
(1) "Helmstedter Abkommen" vom 11.5.1949 über die Wiederaufaufnahme des Verkehrs (einschließlich des Güterverkehrs), vgl. den Hinweis in Materialien, S. 14;
(2) "Klein-Machnower Abkommen" vom 24.8.1949 (s. d. Zitat in Berlin, Quellen 1, S. 164)
(3) und der Vertrag vom 8.7.1954 sowie die Niederschrift v. 12.7.1954 (Text in Verkehr, S. 40-44, 45-49).
Laufende technische Fragen werden vom Senat mit der Rbd Berlin sowie von der Hauptverwaltung der DB mit der Leitung der DR in der DDR geregelt (Bln. Dok. Nr. 32 An. 1, S. 598). In der Regel finden jährlich einmal zwischen der DB und der DR Verhandlungen über Fahrpläne statt. Vgl. z.B. das Protokoll über den Jahresfahrplan 1970/71 vom 30.10.1969, in dem beschleunigte Kurzzüge zwischen Berlin und Hannover sowie zusätzliche Autoreisezüge vereinbart wurden (siehe Materialien, S. 13) sowie die Vereinbarung kürzerer Fahrzeiten von Reisezügen zwischen West-Berlin und der BRD in der Zeit vom 17. bis 24.5.1972 ("Frankfurter Allgemeine"Nr. 71 vom 24.3. 1972 S. 1).

(II) Hinsichtlich des Güterverkehrs:
(1) "Güter- und Tiertarif Westzonen/Sowjetzone und Berlin" vom 1.3.1950, am 1.5.1954 geändert in "Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Interzonenverkehr (Interzonentarif)" (s. Stille, S. 681);
(2) "Helmstedter Abkommen" (s. oben unter (I) (1))).
(3) Vereinbarung vom 27.1.1951 über die Abrechnung im Interzonenverkehr (Bln. Dok. Nr. 32 An. 1, S. 598).
(4) "Übereinkommen der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen, Lademitteln und Behältern (Containern)" vom 21.7.1954 (Verkehr, S. 50 ff.) und
(5) die mit "Protokoll" überschriebenen Vereinbarungen zwischen der DB und der DR über die Abwicklung des Güterzugverkehrs nach und von Berlin (West) über weitere Übergänge vom 9.9.1964 und 14.6.1965.

Mit Ablauf des 30.6.1965 ist zwischen der DB und der DR ein vertragsloser Zustand eingetreten, weil die DR am 14.4.1965 den Tarif zu jenem Termin gekündigt hatte. [281)]
Hier ist nun zu fragen, auf welcher Rechtsgrundlage Vereinbarungen zwischen der DB und DR abgesehen von der alliierten Ermächtigung erfolgen und wie die tarifrechtliche Situation insgesamt im Berlin-Verkehr zu beurteilen ist.
Der Bundesgerichtshof hat in einer Entscheidung [282)] den "Interzonentarif" wie eine Allgemeine Geschäftsbedingung behandelt. Er hat dazu in der Begründung ausgeführt:

> "Infolge der durch die Besatzungsmächte herbeigeführte Trennung ist Deutschland de facto kein einheitliches Staatsgebilde mehr, sondern in zwei Teile zerfallen, von denen jeder tatsächlich eine eigene Hoheitsgewalt besitzt. Die in den beiden Teilen geltenden Eisenbahnverkehrsordnungen sind zwar einer einheitlichen Rechtsquelle entsprungen, so daß noch weitgehend materielle Gesetzesgleichheit bestehen mag; dagegen ist eine formelle Gesetzesgleichheit solange nicht vorhanden, als zwei verschiedene Hoheitsgewalten bestehen, die tatsächlich jederzeit in der Lage sind, die noch vorhandene Gesetzesgleichheit durch Gesetzesänderungen aufzuheben. Formell hat daher sowohl die Bundesrepublik als auch die Sowjetzone je ihre eigene Eisenbahnverkehrsordnung."

---

281) Vgl. TVA (Ost) Nr. 221/29A/65 (Tfv 90) vom 1.4.4.1965 "Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr DB-DR (DB-DR Tarif)" unter I.; seitdem wird der Verkehr "gebrochen" abgewickelt. Siehe für die DR a.a.O. unter II. sowie TVA (Ost) Nr. 246/30A/65 vom 17.6.1965. Siehe für die Deutsche Bundesbahn TVA (West) 1965, S. 343, 347: "Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr mit der Deutschen Reichsbahn". Verhandlungen über Beendigung des vertragslosen Zustandes wurden am 16.9.1969 eingeleitet. Siehe Materialien, S. 14.

282) BGHZ 17, S. 309 ff. (315) Urt. vom 24.5.1955. Die zitierte Begründung s. a.a.O. S. 312.

Nun trifft es zwar zu, daß durch zahlreiche Änderungen der EVO nach 1945 sowohl in der BRD [283] als auch in der DDR [284] die formelle Gesetzesgleichheit beseitigt worden ist. Darüber hinaus wurde insbesondere in der DDR durch Erlaß neuer gesetzlicher Bestimmungen [285] außerhalb der EVO, wie z. B. die VO über die Be- und Entladung von Eisenbahngüterwagen [286] oder das Vertragsgesetz von 1957 [287] auch die ursprüngliche materielle Gesetzesgleichheit aufgehoben, ganz abgesehen von den aus östlicher Sicht ideologisch begründeten grundsätzlichen Unterschieden. [288] Wenn dies für das Verhältnis der BRD zur DDR im allgemeinen gelten mag, so ist doch hinsichtlich des Verkehrs zwischen den ehemaligen Westzonen und den drei

---

283) 67. VO (vom 16.6.1956 BGBl. II S. 740) bis 78. VO (vom 26.9. 1969 BGBl. II S. 229) zur EVO.
Während in der BRD die Bezeichnung "Deutsche Reichsbahn" und "Reichsverkehrsminister" (siehe z.B. §§ 2 Abs. 1, 5 Abs. 1 EVO) beibehalten wurden, trat an die Stelle der letzteren in der DDR-Fassung der Ausdruck "Minister für Verkehrswesen der DDR". Wegen der Beibehaltung der Bezeichnung "Deutsche Reichsbahn" siehe unten An. 294.

284) AO Nr. 1 vom 11.8.1948 (ZVOBl. S. 408) bis zur AO Nr. 30 vom 8.1.1970 (GBl. der DDR II, S. 17), bzw. AO Nr. 31 vom 1.4.1970 (TVA 1970 Heft 7).

285) Siehe im einzelnen Ballach, EVO § 1 Erl. 2; Pischel, Rückwirkung, S. 513 ff., dort insbesondere An. 22; Pischel, Eisenbahnverkehrsordnung, S. 309 ff. mit weiteren Beispielen.

286) Vom 20.6.1952 (GBl. S. 491).

287) GBl. I S. 627.

288) So z. B. Zimbehl u.a., Entwicklung, S. 193: "1. Die Wechselwirkung zwischen Basis und Überbau muß auch am Beispiel der speziellen Normen des Verkehrswesen gezeigt werden.
2. Die Politik der in der DDR herrschenden Klasse und ihrer Partei, der SED, muß am Beispiel der verkehrsrechtlichen Normen deutlich gemacht werden.
3. Die unterschiedlichen Aufgaben politischer und ökonomischer Art im Laufe der 10jährigen Entwicklung der DDR müssen in Verbindung mit dem Erlaß bestimmter verkehrsrechtlicher Normen gebracht und deutlich gemacht werden." Vgl. ferner Ballach, EVO § 1 Erl. 1: "In der DDR änderte sich der Klassencharakter der EVO grundlegend.".

Westsektoren von Berlin wegen des hier wirksamen Vorbehaltsbereichs der Alliierten eine besondere Lage gegeben und demzufolge eine rechtliche Differenzierung geboten. Anders als bei der allgemeinen Lage, wo die wirtschaftlich und politische Unterschiedlichkeit nach der Währungsreform und der Gründung der beiden Staaten von den Alliierten wenigstens faktisch akzeptiert wurde, ist hier der alliierte Vorbehaltsbereich bis heute vollständig aufrechterhalten worden. [289] Er konservierte insoweit die Rechtsgrundlage von 1945. [290] Danach war keine der deutschen Hoheitsgewalten in der Lage, durch einseitige Gesetzesänderungen die Gesetzesgleichheit in diesem Bereich aufzuheben. [291] Somit konnten weder die Änderungen der EVO in der DDR noch die in der BRD im Berlin-Verkehrs zur Geltung gelangen. Hier bildete vielmehr die EVO

---

289) Siehe oben S. 91 An. 133.

290) Ein Umstand, der immer dann gegeben ist, wenn die Alliierten sich nicht auf Änderungen einigen können; vgl. z. B. hinsichtlich des völkerrechtlichen Status von Deutschland das Fehlen eines Friedensvertrages. Nur in notstandsähnlichen Fällen wurde von diesem Grundsatz abgewichen, wie z.B. im Falle der getrennten Währungsreform.

291) Die Kompetenz zur"Ausübung der Kontrolle und Überwachung des Eisenbahnverkehrs zwischen Berlin und der BRD und zur Regelung aller Fragen mit den Behörden der BRD oder West-Berlins" im Sorin-Bolz-Brief, siehe oben S. 68 An. 40, hatte infolgedessen hier ihre Grenze.
Ob das Viermächte-Abkommen von 1971 eine weitergehende Ermächtigung enthielt ist fraglich. Die beiden deutschen Seiten haben denn auch in ihrem Abkommen vom 17.12.1971 (vgl. Art. 11, siehe oben S. 94 An. 153) die Grundlagen nicht verändert, sondern nur einige praktische Regelungen hinsichtlich zusätzlicher Züge und der Übergabe an den Grenzbahnhöfen vereinbart.

von 1945 [292] unverändert die Rechtsgrundlage. [293] Dem wurde insbesondere durch Aufstellung des besonderen "Interzonentarifs" Rechnung getragen. Auch von seiten der DDR wurde diese Rechtsgrundlage zunächst ausdrücklich anerkannt. [294]

---

292) Der Text wurde erstmals im Juni 1946 von den Eisenbahnverwaltungen in den Westzonen und in der Ostzone herausgegeben; vgl. Schienenwege, S. 265.

293) So im Ergebnis, allerdings für den gesamten Interzonenverkehr Schlegelberger-Geßler, Vorbemerkungen zu §§ 453 ff. Rdn. 17, ohne Begründung; Weirauch-Heinze § 1 Erl. 5, § 2 Erl. 4, der die EVO über § 1 Abs. 2 EVO für anwendbar erklärt, Abänderungen der EVO durch den DB-DR Tarif über § 2 Abs. 2 EVO gerechtfertigt sieht und bei Annahme einer Allgemeinen Geschäftsbedingung (so der BGH siehe oben S. 127 An. 282) den Tarif wegen Verstoßes gegen § 6 Abs. 1 als nichtig betrachtet. Stille S. 681 "binnendeutscher Wechseltarif"; Abweichungen von der EVO sind nach seiner Auffassung in analoger Anwendung von § 1 Abs. 2 EVO möglich. Pischel, Eisenbahnfrachtrecht, S. 481, spricht von Tarifvereinbarungen, "die ihre Grundlage in der EVO von 1938 haben", die jedoch "nicht kraft Gesetzes gilt.".

294) Zimbehl, Transportwesen, S. 50; Ballach, EVO § 1 Erl. 1; Schienenwege, S. 265; Zimbehl u.a., Entwicklung, S. 197: "Die Regierung der DDR richtet sich auch hier nach den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens, wonach Deutschland ein einheitliches wirtschaftliches Ganzes sein sollte. In Verbindung mit dem damaligen Interzonentarif diente auch die Beibehaltung der EVO dem Kampf um die Einheit Deutschlands." Vgl. auch Kramer, S. 5: "Die frachtrechtliche Grundlage für diesen Tarif bildet die noch aus dem Jahre 1938 stammende EVO, die ihrem Charakter nach kapitalistisches Transportrecht darstellt."
Mit ähnlicher Begründung wurde der Name "Deutsche Reichsbahn" beibehalten. So erklärt die Polit-Abteilung der Rbd Dresden 1961, daß die Regierung der DDR "nach Aufhebung der Gültigkeit der Kontrollratsbeschlüsse" zwar das Recht habe, eine Umbenennung vorzunehmen. Dies werde aber nicht geschehen, "weil die DR ein in Jahrzehnten gewachsenes Ganzes ist, das durch den Kampf aller friedliebenden Deutschen auch wieder ein einheitliches auf sozialistischer Basis arbeitendes Eisenbahntransportunternehmen werden wird." Zit. nach IWE (Informationsbüro West) vom 9.5.1961. Vgl. ferner die Erklärung des DDR-Verkehrsministeriums von 1963, wonach erst der Abschluß eines Friedensvertrages für den Namen des deutschen Eisenbahnwesens eine neue Grundlage und damit die Aufgabe des Namens "DR" bringen werde. Siehe ebenda vom 29.4.1963.

So gingen z. B. DR und DB lt. Präambel zum Abkommen vom 12.7.1954 [295] davon aus, daß "Deutschland als einheitliches Verkehrsgebiet im Interzonen-Reiseverkehrs zu behandeln ist." Nach der Kündigung des "DB-DR-Tarifs" [296] wurde von östlicher Seite der Standpunkt vertreten, der Interzonenverkehr sei nunmehr den für den grenzüberschreitenden Verkehr im internationalen Recht geltenden Normen [297] zu unterstellen.[298] Diese Auffassung ist, jedenfalls soweit sie den Berlin-Verkehr betrifft, [299] nicht begründet, weil sie den durch den alliierten Vorbehaltsbereich gesicherten und in der Praxis von den deutschen Seiten auch berücksichtigten Fortbestand der einheitlichen Rechtsgrundlage in diesem Bereich nicht beachtet. Es ist daher auch nicht zutreffend, dem Protokoll vom 9.9.1964 [300] oder den früheren Tarifvereinbarungen völkerrechtlichen Charakter beizumessen. [301] Der augenblickliche vertragslose Zustand widerspiegelt hier gerade die be-

---

295) Siehe oben An. 280 (I) (3) a.a.O. S. 45.

296) Siehe oben An. 280 (II) (5).

297) Gemeint sind insbesondere die internationalen Eisenbahnabkommen CIM und CIV. Vgl. dazu im einzelnen unten S. 149 ff..

298) Vgl. Kramer S. 5; Görner, S. 64; Vetter, S. 78.

299) Eine andere Frage ist es, ob man hinsichtlich des übrigen Verkehrs zwischen der BRD und der DDR von einer Tarifregelung sui generes (also weder binnen- noch internationaler Tarif) ähnlich den Tarifverbänden zwischen den verschiedenen deutschen Staatsbahnen in der Zeit vor Schaffung der Deutschen Reichsbahn spricht (Günther, S. 2603) bzw. zur Überbrückung der eingetretenen Rechtsverschiedenheit in diesem Verhältnis von einem "interzonalen Recht" als Grundlage für die Tarifbildung ausgeht. Vgl. hierzu grundsätzlich Zieger, Staatsbürgerschaftsgesetz, S. 60.

300) Siehe oben An. 280 (II) (5).

301) So aber Görner, S. 64.

sondere rechtliche Situation. Während sich in den übrigen Rechtsbereichen zum großen Teil schon viel früher klare Trennungen zwischen den beiden deutschen Staatswesen ergeben haben, blieb hier der alte Rechtszustand erhalten. Die in der Anlage I [302] zum Viermächte-Abkommen über Berlin enthaltene beschränkte Ermächtigung [303] schafft hier lediglich eine Grundlage für die notwendigsten Regelungen zur möglichst reibungslosen Abwicklung des Verkehrs. Zu seiner Unterstellung unter die Normen des grenzüberschreitenden internationalen Verkehrs sind die deutschen Behörden, wie oben dargelegt wurde, gerade nicht befugt worden.

ccc) Das Tarifgebiet West-Berlin

Die Rechtsgrundlage für die Bildung der Tarife, die EVO in der 1945 gültigen Fassung, ist auch in West-Berlin unverändert geblieben. [304] Damit ist eine Verbindung auf gleicher Rechtsebene zu den Rechtsgrundlagen im Berliner Interzonenverkehr gegeben, so daß sich West-Berlin in tarifhoheitlicher Sicht zwei Komponenten ergeben. Einmal ist West-Berlin, soweit es mit Ost-Berlin noch ein einheitliches Eisenbahnwesen darstellt, [305] Teil und Kopf eines "überzonalen" Tarifgebietes. Zum anderen bildet West-Berlin insbesondere im Hinblick auf den innerstädtischen Verkehr der DR, der Berliner S-Bahn, ein eigenständiges Tarifgebiet. [306]

---

302) Siehe oben S. 86.

303) Siehe oben S. 93 An. 143.

304) Ebenso Becker, S. 52.

305) Siehe oben S. 82 f. An. 110.

306) Siehe auch d. "Berliner S-Bahntarif", TVA (Ost) Nr. 203/29/66 (Tfv 612). Dabei ist auch hier ein partieller Anschluß Ost-Berlins gegeben. Siehe oben S. 82 An. 107.

Diese tarifrechtliche Gliederung und Abstufung entspricht dem differenzierten hoheitsrechtlichen Gefüge [307] der einzelnen Teile des betreffenden Verkehrsgebietes.

Aufgrund der hoheitsrechtlichen Lage West-Berlins sind auch Subjekt der Tarifhoheit und die Formen ihrer Ausübung zu bestimmen. An die Stelle des handlungsunfähigen Reichsverkehrsministers traten auch hier der All. KR bzw. die All. Komm.. Da durch die Beauftragung der SMAD [308] und deren nachfolgende Befehle [309] Hoheitsrechte der Westalliierten weder aufgegeben wurden noch untergingen, blieb im Tarifbereich die alliierte Oberhoheit ebenfalls gewahrt; auch sie ist in West-Berlin bisher nicht zurückgegeben worden, so daß noch das Deutsche Reich der Träger der Tarifhoheit ist.
In der Praxis haben die Alliierten mehrfach tarifliche Maßnahmen in Berlin getroffen. Abgesehen von den schon erwähnten Eingriffen [310] zur Wahrung der tarifrechtlichen Grundlagen auf dem 1945 gültigen Stande erließen sie z. B. Anordnungen über die unentgeltliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin für die Mitglieder der Besatzungsstreitkräfte, der akkreditierten Militärmissionen und nichtdeutschen Mitgliedern von Organisationen, die unter Befehl oder in offizieller Verbindung mit den Besatzungsstreitkräften standen. [311] Dabei bediente sich die All. Komm. gelegentlich des Senats, [312] um die Reichsbahnbehörden zur Einhaltung der Bestimmungen über die Beförderung alliierter Soldaten anzuhalten.

---

307) Siehe oben II. Abschn. unter A. II. u. B..

308) Siehe oben S. 48 ff..

309) Siehe oben S. 54 An. 192; S. 55 An. 194.

310) Siehe oben S. 115; vgl. auch An. 270.

311) Vgl. BK/O (50) 21 v. 23.2.1950, s. Berlin 1948-1951, S. 591 (73a); BK/O (50) 104 v. 12.12.1950, s.a.a.O. S. 844 (26a); BK/O (51) 48 v. 21.8.1951, BK/O (52) 10, s. Berlin 1951-1954, S. 295 f. (43).

312) Vgl. BK/L (51) 35 v. 19.3.1951 s. Berlin 1951-1954, S. 43 (49).

Die Tatsache, daß die All. Komm. nach der im Zuge der Währungsreform erlassenen Bestimmung, daß die Westmark in den Westsektoren "alleiniges gesetzliches Zahlungsmittel" sei,[313] nicht sofort die Einhaltung dieser Bestimmung durch die DR durchsetzte, die weiter Fahrkarten gegen Ostgeld ausgaben,[314] ist kein Zeichen für eine mangelnde Tarifhoheit; denn diese Frage hing eng mit dem Problem der Westmarkentlohnung der Arbeiter und Angestellten der DR in West-Berlin zusammen, welches schließlich von den vier Alliierten auf höchster Ebene behandelt wurde, nachdem es im Mai/Juni 1949 wegen der von der DR verweigerten Bezahlung in Westmark [315] zum Streik der Eisenbahner gekommen war. [316] Aufgrund der während der Pariser Tagung des Außenministerrates gefaßten Beschlüsse [317] verhandelten im Gebäude des All. KRes in Berlin die vier stellvertretenden Militärgouverneure und in deren Auftrage ebenfalls dort die vier Stadtkommandanten über die Beilegung dieses Konfliktes. [318] Gespräche und Verhandlungen auf alli-

---

313) Siehe Ziff. 1 a) d. 3. VO zur Neuordnung des Geldwesens v. 20.3.1949 VOBl. I 1949 S. 86 f..

314) Berlin 1948-1951, S. 224 (12k).

315) Zur Begründung konnte sich die DR denn auch auf die mangelnden Einnahmen in DM-West berufen. Vgl. die Erklärung des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn v. 24.5.1949, Berlin 1948-1951, S. 258 (118) und das Schreiben des Magistrats (West-Berlin) vom 19.5.1949, Berlin, Quellen 2 Nr. 1003, S. 1752. So soll lt. Prüfungsbericht des Rechnungshofes des vereinigten Wirtschaftsgebietes die Rbd Berlin in der Zeit vom 19.4. bis 17.5.1949 im Tagesdurchschnitt insgesamt nur 3.516,-- DM eingenommen haben. Siehe Berlin, Quellen 2, S. 1752 An. 10).

316) Vgl. dazu im einzelnen Berlin, Quellen 2, S. 1747 ff..

317) Siehe oben S. 62 An. 20.

318) Siehe Berlin 1948-1951, S. 309 (118), 322 (23), 344 (91), 345 f. (94), 374 f. (63), 418 f. (95); vgl. Bln. Dok. Nr. 92 An. 1, S. 605.

ierter [319] und deutscher Ebene, [320] u.a. zwischen dem West-Berliner Magistrat und der Rbd Berlin, führten zu dem Ergebnis, daß die DR schließlich für ihre Leistungen in West-Berlin nur noch Westmark verlangte.

Die Auseinandersetzungen um die Kompetenzen im tariflichen Bereich in Berlin erfolgten schon im Jahre 1945 nach der Errichtung der deutschen Zentralverwaltung in der SBZ durch die SMAD. [321] Berlin geriet dadurch auch im tariflichen Sektor in eine besondere Situation. Einmal waren die Befugnisse der deutschen Zentralverwaltung ausdrücklich auf die sowjetische Zone beschränkt, [322] zum anderen war Berlin Teil des die vier Zonen umfassenden einheitlichen Verkehrsgebietes. [323] Schließlich verlieh der Viermächtestatus dem Gebiet von Groß-Berlin einen eigenständigen Charakter. Damit geriet die Berliner Magistratsverwaltung in ein Spannungsverhältnis zu der Zentralverwaltung der SBZ, wobei zwei Gesichtspunkte maßgebend waren. Bei der Festlegung von Verkehrsbedingungen, z. B. bei der Bestimmung der Zahl der für den Versand nach Berlin zu stellenden Waggons war ein eigenständiges, isoliertes Handeln der Berliner Verwaltung nicht sachdienlich und mangels personeller Voraussetzungen auch kaum möglich. So sprach sich denn der Magistrat einerseits für eine Stärkung der Einflußnahme der ostzonalen Zentralverwaltung, im angeführten Fall also des Hauptwagenlenkungsamtes der Hauptverwaltung der DR, aus, damit eine bessere Wahrung der Interessen Berlins gewährleistet würde. [324] Andererseits erkannte man im Magi-

---

319) Siehe oben An. 316, insbesondere Nr. 1018, S. 1770 f..

320) Siehe dazu näher Berlin 1948-1951, S. 232 (42 d), 258 (118), 221 f. (6), 262 (132), 265 (140), 266 (145 f.).

321) SMAD-Befehl Nr. 17 v. 27.7.1945, s. unten S. 144 An. 367.

322) So die Präambel zum SMAD-Befehl Nr. 17 a.a.O..

323) Siehe oben S. 73 An. 65.

324) Vgl. d.Ber. d.Magistrats v. 2.1.1947 in Berlin, Quellen 2 Nr. 696, S. 1241 (1242) unter a).

strat die rechtliche Problematik einer solchen verwaltungsmäßigen Handhabung und war um eine klare Trennung der Verwaltungsbefugnisse bemüht. So stellte der Magistrat in einem Schreiben an die All. Komm. [325] klar, daß nach seiner Auffassung entgegen der Ansicht der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs in der SBZ die von dieser am 15.8.1946 erlassenen VO über die Lade- und Löschfristen in der Binnenschiffahrt in Groß-Berlin keine Gültigkeit haben könnten, solange nicht eine Genehmigung des Magistrats oder der All. Komm. vorläge. Ähnlich hat das Landgericht Berlin in einem Urteil hinsichtlich der Voraussetzungen für die Gültigkeit von Änderungen der Bestimmungen über Entladefristen und Höhe von Wagenstandgeldern bei der Eisenbahn entschieden, daß für Berlin "nur drei gesetzgebende Körperschaften in Betracht kommen, nämlich der Alliierte Kontrollrat, die Alliierte Kommandantur und die Berliner Stadtverordnetenversammlung." [326]

Nach der Einstellung der praktischen Tätigkeit des All. KRes und der All. Komm. und nach der Spaltung der deutschen Hoheitsgewalten stellte sich die Frage, wie die tariflichen Interessen West-Berlins gewahrt würden. [327] An den "Tarifkonferenzen" im Verkehrsministerium der DDR [328] wird die West-Berliner Verwaltung nicht beteiligt. Während somit die West-Berliner Seite auf die Bildung des Berliner S-Bahn-Tarifes keinen Einfluß nehmen kann, war bei den Tarifen im Interzonenverkehr insofern eine mittelbare Einwirkung denkbar, als die Interessen West-Berlins im Rahmen des Interzonenhandels-

---

325) Vom 24.3.1947, s. Berlin, Quellen 2 Nr. 698, S. 1244 f..

326) Urt. v. 28.1.1948, - Az: 10.0.450/46 -, S. 6.

327) Vgl. etwa das Mitwirkungsrecht d. Bundesländer b. d. Fortbildung der Tarife gem. §§ 46, 52 BBahnG.

328) Siehe Haustein-Günther, S. 295.

Abkommens [329] und der Vehandlungen zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen [330] von der BRD bzw. der DB wahrgenommen werden konnten.

In dem Viermächte-Abkommen über Berlin von 1971 werden in der Anlage II [331] der BRD und West-Berlin die Befugnis eingeräumt, ihre Bindungen zu entwickeln. Da weder durch die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin noch durch die nachfolgende Entwicklung einer auf das Gebiet von West-Berlin bezogene Tarifhoheit verlorenging, sondern diese - dem Deutschen Reich zugeordnet - der All. Komm. zur Disposition steht, fällt auch der tarifliche Bereich als Teil der Rechts- und Wirtschaftsordnung in West-Berlin unter jene entwicklungsfähige Kategorie. Diese Möglichkeit ist um so höher zu bewerten, als von seiten der DDR gerade bei den Eisenbahntarifen versucht wird, mangels einer anderen aktiven Vertretung des Deutschen Reiches [332] Prinzipien und Vorstellungen von sozialistischer Planwirtschaft in West-Berlin zur Geltung zu bringen.

Nach dem herkömmlichen deutschen Eisenbahnrecht gehört der Inhalt von Tarifen dem Privatrecht an [333] und bewegt sich ihre Anwendung im Rahmen der einzelnen Beförderungsverträge gegenüber den Beteiligten in der privatrechtlichen Sphäre.

---

329) Die Abrechnung zwischen der DR und der DB erfolgte im Rahmen des Interzonenhandels-Abkommens. Vgl. z. B. § 14 d. Abk. v. 21.7.1954 siehe oben S. 126 An. 280 (II) (4).

330) Ein Vertreter des Landes Berlin wurde "als ständiger Gast" zu den Sitzungen des Verwaltungsrates der DB und seiner Ausschüsse hinzugezogen. Siehe Sarter-Kittel § 54 Erl. I.a.E..

331) Siehe oben S. 87 unter 1..

332) Vgl. Ballach, Eisenbahnrecht Bd. 2 D/I/1 Bl. 2 b.: "... in Westberlin werden die Befugnisse des früheren Reichsverkehrsministers in bezug auf die EVO durch den Minister für Verkehrswesen ausgeübt." Vgl. auch § 2 EVO (Ost) siehe oben An. 242.

333) Finger, Eisenbahngesetze (2) § 6 Erl. 1.

Lediglich ihrem Zustandekommen, ihrer Ausgestaltung und Veröffentlichung wohnt ein öffentlich-rechtliches Moment inne.[334] Demgegenüber wird in der DDR "aufgrund der unmittelbaren Verschmelzung der staatlichen Leitung der DR mit dem Ministerium für Verkehrswesen" abgeleitet, "daß die von der Eisenbahn erlassenen Ausführungsbestimmungen den staatlichen Willen zur Regelung der Beförderung bzw. des Transportes zum Ausdruck bringen und dementsprechend mit der gleichen rechtlichen Wirkung wie die sonstigen vom Ministerium für Verkehrswesen erlassenen Rechtsnormen ausgestaltet sind.[335] [336] Der Rechtscharakter der Tarife wird aus ihrer Eigenschaft als Teil des staatlichen Preisrechts [337] hergeleitet. "Das Verzeichnis

---

334) Vgl. zum Rechtscharakter der Tarife Haustein-Günther, S.233: "Tarife sind weder Gesetze noch Verordnungen noch Verwaltungsakte, sondern in einem öffentlich-rechtlich vorgeschriebenen Verfahren zustandegekommene, von der Staatsaufsicht gebilligte und in der öffentlich-rechtlich vorgesehenen Form veröffentlichte Willenserklärungen der Eisenbahn privatrechtlichen Inhalts, mit privatrechtlichen Folgen auf dem Gebiet des Eisenbahnbeförderungsrechts." Schlegelberger-Geßler, Vorbemerkungen zu §§ 453 ff. HGB Rdn. 20: "Die Tarife und Ausführungsbestimmungen haben keinen materiellen Gesetzescharakter, sie sind vielmehr reine Verwaltungsanordnungen. Für die am Frachtvertrag Beteiligten enthalten sie Vertragsrecht." Finger, EVO § 6 Erl. 3 i): "Tarife sind gewissermaßen die 'Allgemeinen Geschäftsbedingungen' der Bahn ..."; RGZ 110 S. 324 ff. (326).

335) Ballach, EVO § 6 Erl. 2; ders., Eisenbahnrecht Bd. 2 D/I/1 Bl. 6.

336) Das wird auch auf das alte Recht vor Gründung der DDR bezogen. Siehe Ballach,Eisenbahnrecht a.a.O.: "Auch die Ausführungsbestimmungen, die durch die neue DR beibehalten worden sind, haben diesen Rechtscharakter; denn mit ihrer Sanktionierung sind sie zu Bestimmungen unseres Staates geworden."

337) Vgl. z. B. Preisanordnung Nr. 841 v. 22.11.1957 in GBl. I S. 619.

der Beförderungspreise und Nebengebühren ist entsprechend den Grundsätzen der Planwirtschaft keineswegs mehr selbständige Angelegenheit der Eisenbahn." [338] Die Tarife werden als ein "wichtiges Instrument der staatlichen Leitung bei der Organisation der Planerfüllung im Verkehrswesen" betrachtet.[339] Dem Erfordernis der Veröffentlichung von Rechtsnormen sollte damit entsprochen sein, daß nach dem für Tarife geltenden Grundsatz des § 6 Abs. 5 EVO auch die Ausführungsbestimmungen, Verzeichnisse der Beförderungspreise einschließlich ihrer Anwendungsbedingungen in dem als amtliches Veröffentlichungsorgan anerkannten Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht werden. [339] Im Wege dieses Verfahrens wurde ein Sonderdruck des Gesetzblattes der DDR, der eine Preisanordnung über Sonderleistungen der DR enthielt, als Anlage zum Tarif- und Verkehrsanzeiger [340] in West-Berlin eingeführt.[341]

---

338) Siehe oben An. 336.

339) Ballach, EVO § 6 Erl. 2.

340) Nr. 4418 v. 1.1.1966, TVA Nr. 68 v. 15.12.1966.

341) Das Sonderheft ist mit dem Siegel der DDR und der Aufschrift "Gesetzblatt der DDR. Berlin 20.6.1966. Sonderdruck Nr. P 44 18" versehen. Siegel und diese Aufschrift sind mit einem Aufkleber verdeckt, der den Vermerk trägt "Nur für den Dienst- und Geschäftsgebrauch" und "Die Anwendung dieser Preisanordnung darf nur in Verbindung mit der beiliegenden Ergänzung (d.i. das betreffende TVA-Blatt, d. Verfasser) erfolgen."

2. Rechtsstellung und Organisation der DR in West-Berlin

Die rechtlichen Grundlagen für die Rechtsstellung der DR sind in West-Berlin weder 1945 noch später verändert worden (a)). Auf den organisatorischen Bereich der DR in West-Berlin wirkten sich zunächst einige Maßnahmen der sowjetischen Besatzungsmacht aus. Später traf die DDR grundlegende gesetzliche Neuregelungen (b)). Infolge der differenzierten hoheitsrechtlichen Lage, die sich nach 1945 in Deutschland entwickelt hat, [342] nimmt die DR in West-Berlin eine besondere Stellung im internationalen Eisenbahnwesen ein (c)).

a) Rechtsstellung

Der Rechtscharakter der DR als "Verkehrsanstalt des Reiches" sowie die Aufgabe, "dem deutschen Volk und seiner Wirtschaft zu dienen", [343] wurden weder ausdrücklich aufgehoben noch faktisch beseitigt. [344] Durch die Indienstnahme der Eisenbahn seitens der Besatzungsmächte in der Proklamation Nr.2[345] wurden die deutschen Rechtsgrundlagen nicht außer Kraft gesetzt. [346] Rechtsträger war bei der Wiederaufnahme des Betriebes das Deutsche Reich. Es handelte sich um eine teilweise und örtlich beschränkte Wiederaufnahme von Reichsver-

---

342) Siehe o. 2. Abschn. B. und C. S. 75 ff..

343) So die amtliche Begründung zu § 3 RBahnG, s. Reichsbahngesetz, S. 17.

344) Vgl. o. S. 11-13; so auch Giese S. 104; für die DR i.d.am. u. brit. Zone ebenso Sarter-Kittel, S. 25.

345) Abschnitt VIII Ziff. 29, s.o.S. 26.

346) Siehe Art. 43 HLKO, demzufolge auch nach Übernahme der gesetzmäßigen Gewalt die Landesgesetze zu beachten sind.

waltung.[347] An der Rechtssubjektivität der DR in Groß-Berlin hat sich gegenüber der Zeit vor dem 8.5.1945 nichts ändern können.[348] Dies gilt auf jeden Fall für die Rbd Berlin.[349] Auch in den Westzonen war man bei der Wiederaufnahme des Reichsbahnbetriebes von einer Identität ausgegangen.[350] Diese Rechtslage mußte in Berlin an Klarheit verlieren, als die erwartete Errichtung einer obersten deutschen Zentralgewalt ausblieb und die verschiedenen konkurrierenden Hoheitsbereiche in Deutschland entstanden. Soweit und solange auch die von der SMAD im sowjetischen Sektor errichtete Verkehrsverwaltung[351] als Teilverwirklichung oder wenigstens als Vorläufer der wiederzuerrichtenden gesamtdeutschen Zentralgewalt betrachtet werden konnte, war gemessen an der vor Kriegsende bestehenden rechtlichen Eingliederung der DR in Reichsverwaltung noch keine grundlegende Änderung hinsichtlich der Rechtsstellung der DR in den Westsektoren Berlins

---

347) Der Wille der Alliierten, an alte Reichsinstitutionen anzuknüpfen, und ihre Erwartung, wieder zentrale Reichsbehörden errichten zu können, kommt z. B. bei der Wiederaufnahme des Postverkehrs in Groß-Berlin (BK/O (45) 19 vom 11.8.45 (dt. Übersetzung in Berlin, Quellen 1 Nr. 458, S. 738) deutlich zum Ausdruck, wenn es in der BK/O (45) 170 vom 17.10.45 (dt. Übersetzung a.a.O. Nr. 459, S. 739) heißt: "Bis zur Verwirklichung einer Organisation für das gesamte Deutschland ist Ihre, (d.i. die des Magistrat, d. Verfasser) Stellung der Reichspost-Direktion gegenüber nicht geändert und bleibt die eines Delegierten des künftigen Staatsorganismus." Ebenso BK/O (46) 431 vom 30.11.46, dt. Übersetzung abgedr. a.a.O. Nr. 462, S. 741.

348) A.A. wohl KG im Urt. vom 17.12.53 - 8 U. 1342/53 -, S. 10, wonach die DR nach 1945 "neu gebildet" worden sei. Ebenso Mittag-Rehbein, S. 19. Wie hier KG Urt. vom 1.2.49 - 4 U. 1282/49 - in NJW 1950, S. 75; für die DR in der brit. Zone Krüger, Deutschland, S. 114; OGHZ 4, 109 ff. (112); für die Identität von DB und DR BGHZ Urt. vom 11.1.51 in JZ 1951, S. 78 ff (79).

349) Giese, S. 104.

350) Vgl. o. S. 63; ferner das Ges. ü. den Aufbau d. Verwaltung für Verkehr vom 12.9.48 (WiGBl. S. 95), wonach für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet u.a. der Name "DR" sowie das RBahnG ausdrücklich aufrechterhalten wurden.

351) SMAD-Befehl Nr. 17 s. u. An. 367.

festzustellen. [352] Sobald sich jedoch die Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin als Behörde eines neuen Staates verstand [353] und in ihrem Hoheitsgebiet durch gesetzliche Neuregelungen die DR zur Staatsbahn der DDR machte, [354] ging die einheitliche Rechtsgrundlage für die Rechtsstellung der DR in Groß-Berlin verloren. In West-Berlin konnten die Verkehrs- bzw. die DR-Behörden, soweit sie nun als Teil der DDR-Staatsgewalt anzusehen waren, nicht mehr auftreten. Dafür war weder eine Ermächtigung noch sonst eine Rechtsgrundlage vorhanden. Auch die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin [355] räumt der DDR-Staatsbahn als solcher in West-Berlin keine Befugnisse ein, [356] schon weil die sowjetische Besatzungsmacht und nicht die DDR Partner dieser Absprache gewesen ist, bei welcher die Besatzungsmächte im übrigen eine zentrale und nicht eine geteilte deutsche Staatsgewalt im Auge hatten. [357]

---

352) Das gilt namentlich auch unter Berücksichtigung der östlichen Stimmen, die seinerzeit eine staats- und völkerrechtliche Identität und Kontinuität des deutschen Staatswesens vertraten. Siehe die Nachweise bei Hacker, S. 7.

353) Ob das schon seit SMAD-Befehl Nr. 32/1948 v. 12.2.48 (ZVOBl. S. 89) der Fall war, mag zweifelhaft sein. Sicher handelte es sich um einen Entwicklungsprozeß; vgl. hinsichtl. der Verkehrsverwaltung Mittag, S. 86 ff.. Die gilt spätestens jedoch nach Erlaß der Verf. v. 7.10.49, derzufolge die Republik das Gesetzgebungsrecht über den Verkehr hat (Art.112) und das Eisenbahnwesen verwaltet (Art. 124).

354) Siehe die AO über das Statut der DR v. 19.11.60 (GBl. II S. 453 ff) § 1 Abs. 1: "Die DR ist Träger des öffentlichen Eisenbahnverkehrs in der DDR. Sie wird vom Ministerium für Verkehrswesen geleitet." Abs. 2: "Die DR ist ein einheitliches, zentral geleitetes, staatliches Verkehrsunternehmen." Vgl. ferner die VO über das Statut des Ministeriums für Verkehrswesen v. 18.2.60 (GBl. I A. 155 ff.) § 1 Abs. 3: "Das Ministerium für Verkehrswesen ist gleichzeitig das zentrale Leistungsorgan des staatlichen Unternehmens DR." Ebenso § 5 Abs. 1 der AO über das Statut der DR a.a.O..

355) Siehe o. S. 46.

356) Auch für eine stillschweigende Erweiterung der Vereinbarung oder für eine anders geartete Zustimmung fehlen Anhaltspunkte. Die Gründe, die ein solches Einverständnis bei dem SMAD-Befehl ü.d. Rbd-Bezirke (s.o.S. 54) und den Befehl Nr. 8 (s.o.S. 55) nahelegten (s.o.S. 55 f.), greifen hier nicht mehr durch, s. An. 357.

357) Vgl. auch o. S. 50 bei An. 177, S. 56 bei An. 196, S. 63 und S. 141 bei An. 350.

Der Tatsache, daß der West-Berliner Teil des Rbd-Bezirks Berlin entsprechend der hoheitsrechtlichen Lage [358] als Restgebiet des Deutschen Reiches auch in eisenbahnrechtlicher Beziehung eine besondere Stellung einnahm, wurde in den Statuten [359] über das Ministerium für Verkehrswesen und über die DR keine Rechnung getragen. Nach den in West-Berlin gültigen Rechtsgrundlagen gilt jedoch für die Rechtsstellung der DR [360] im einzelnen folgendes: Die Betriebspflicht der DR [361] besteht gegenüber dem Träger der Eisenbahnhoheit, dem Deutschen Reich, und nicht etwa gegenüber der DDR. Gegenüber den Privat- und Kleinbahnen kann die Rbd-Berlin nicht aufgrund des Statuts über die DR [362] in Ausübung staatlicher (DDR-) Aufsicht, sondern nur gemäß den in West-Berlin geltenden Bestimmungen im Auftrage der All. Komm. auftreten. [363] Für in Ausübung hoheitlicher Gewalt [364] zum Schadenersatz verpflichtende Handlungen haftet die DR in West-Berlin gemäß § 839 BGB i. Verb. m. Art. 34 GG und nicht etwa gemäß § 1 des Staatshaftungsgesetzes der DDR. [365]

---

358) Siehe S. 76 ff., 96 ff..

359) Siehe o. An. 354.

360) Über den Umfang der Hierarchie, der hier in Betracht kommt, siehe u. b. d. Darstellung d. Organisation, S. 147.

361) Sie folgt aus § 3 Abs. 3 RBahnG, Finger (2) § 3 Erl. 2., S. 281; sie ist staatsbezogen und öffentlich-rechtlicher Natur; vgl. dazu Haustein-Kruchen, S. 192, und die amtliche Begründung zu § 3, Reichsbahngesetz, S. 17.

362) § 2 Abs. 3 Ziff. 4 des Statuts der DR (s.o. An. 354): "Bestimmten Organen der DR obliegen außerdem im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen ...die staatliche Aufsicht über andere Bahnen."

363) Siehe o. S. 119 und dort An. 248.

364) Z.B. bei Ausübung bahnpolizeilicher Befugnisse, bei der Ausstellung von Urkunden (Abstempelung von Frachtbriefen) oder bei Durchführung einer Dienstfahrt (vgl. BGHZ 29, S. 38 ff.; 42, S. 176 ff.).

365) Vom 12.5.1969 (GBl. I S. 34).

b) Organisation

Die rechtlichen Grundlagen für die Organisation, insbesondere §§ 1, 2 RBahnG und die Verwaltungsordnung der DR (VerwO) [366] sind in Berlin weder vom All. KR noch von der All. Komm. geändert worden. Unter der Obhut der sowjetischen Besatzungsmacht vollzogen sich jedoch in der Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin zahlreiche organisatorische Änderungen, die auch für die DR in den Westsektoren Berlins Folgen hatten.

Durch Befehl Nr. 17 [367] vom 27.7.1945 des Obersten Chefs der SMAD war zunächst mit Wirkung vom 10.8.1945 zur Leitung und Verwaltung der Eisenbahndirektionen eine deutsche Zentralverwaltung für Verkehrswesen gebildet worden. Dieser Befehl war zwar im Text ausdrücklich in seiner Geltungsanordnung auf das "Territorium der sowjetischen Besatzungszone" beschränkt.[368] Praktisch wirkte er sich jedoch infolge der "überzonalen" Einheit im Eisenbahnwesen außer in der SBZ in allen vier Sektoren Berlins aus. Da man seinerzeit in dieser Anordnung eine Vorstufe auf dem Wege zu zentralen deutschen Verwaltungen sehen konnte, [369] durfte das Einverständnis der Westalliierten vorgelegen haben und damit auch eine rechtliche Grundlage für ihre Wirkung in Groß-Berlin gewesen sein. Dies mochte auch noch bei der Bildung der "Ständigen Wirtschaftskommission" (1947) [370] und der "Deutschen Wirtschaftskommission" (1948) [371] mit einer Hauptverwaltung für Verkehr der

---

366) Vom 5.7.1939 (RMinBl. S. 1313).

367) Dt. Text abgedr. in Berlin, Quellen 2 Nr. 688, S. 1233 f.; siehe ferner die inhaltliche Wiedergabe in Befehl SMAD, S. 34 f.; vgl. auch Mittag, S. 83; Bln. Dok. Nr. 39 An. 1, S. 599.

368) Siehe Befehle SMAD a.a.O..

369) Siehe o. S. 141 und An. 350.

370) Siehe Bln. Dok. Nr. 39 An. 1, S. 599.

371) Befehl Nr. 32/1948, siehe o. An. 353.

Fall gewesen sein, da dabei keine prinzipiellen Änderungen eintraten [372] und die Westalliierten ihrerseits zu jener Zeit in der Bi-Zone [373] eine Hauptverwaltung für Eisenbahnen [374] errichtet hatten. Wie oben dargelegt, [375] kommt spätestens seit Gründung der DDR eine stillschweigende zustimmende Ermächtigung nicht mehr in Betracht. Die Bildung des Ministerium für Verkehrswesen [376] konnte nicht mehr als Vorstufe zur Wiederherstellung einer gesamtdeutschen Zentralverwaltung betrachtet werden. Für eine organisatorische Einbeziehung der DR in West-Berlin in das DDR-Verkehrsministerium fehlte es infolgedessen an einer Rechtsgrundlage. [377] Die organisatorischen Regelungen hinsichtlich der DR in den beiden in der DDR 1960 ergangenen Gesetzen, die AO über das Statut der DR sowie die VO über das Statut des Ministeriums für Verkehrswesen, [378] können in West-Berlin keine Anwendung finden, wo vielmehr das RBahnG von 1939 und die VerwO der DR [379] fortgelten.

---

372) Mittag, S. 86.

373) Siehe o. S. 60 und dort An. 6.

374) Bei der Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes. Siehe Sarter-Kittel, S. 16.

375) Siehe o. S. 142 bei An. 353.

376) Von April 1953 bis November 1954 war das Ministerium für Verkehrswesen aufgelöst. Es gab ein Ministerium für Eisenbahnwesen. S. bei Mittag, S. 89 ff..

377) Nach Haustein, Stellung, S. 70, soll die "ostzonale deutsche Reichsbahn" gemäß der allgemeinen völkerrechtlichen Praxis, einer Staatseisenbahnverwaltung jenseits der Grenzen völlige Freiheit für ihre Organisation zulassen, im "fremden Staatsgebiet, also in West-Berlin, ihre eigenen Organisationsgrundsätze verwirklichen können". Zur Nichtanwendbarkeit international-rechtlicher Grundsätze in Berlin siehe o. S. 107 ff. (109).

378) Siehe o.An. 354.

379) Siehe o. An. 366.

Bei der Leistung der DR sind demnach nicht die Bestimmungen des § 5 des Statuts der DR: [380]

> "(1) Leiter der Deutschen Reichsbahn ist der Minister für Verkehrswesen. In dieser Eigenschaft kann er die Bezeichnung Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn führen.
> (2) Der Minister für Verkehrswesen wird in dieser Funktion durch einen seiner Stellvertreter vertreten. Dieser ist berechtigt, die Bezeichnung Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn zu führen,"

sondern § 3 Abs. 1 und 2 RBahnG in Übereinstimmung mit Ziff. 3 S. 1 und 2 der VerwO: [381]

> "Leiter der Deutschen Reichsbahn ist der Reichsverkehrsminister. Er führt als solcher die Bezeichnung Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn,"

und § 3 Abs. 2 RBahnG und Ziff. 4 der VerwO anzuwenden:

> "In der obersten Leitung stehen ihm ein Staatssekretär des Reichsverkehrsministeriums (Stellvertretender Generaldirektor und Ministerialdirektoren des Reichsverkehrsministeriums (Vorstandsmitglieder) zur Seite."

Für gerichtliche Vertretung [382] der DR in West-Berlin gilt daher nicht § 14 des Statuts der DR:

> "(1) Die gerichtliche Vertretung der Deutschen Reichsbahn obliegt dem Minister für Verkehrswesen und seinen Stellvertretern,"

---

380) Siehe o. An. 354. Vgl. auch § 3 Abs. 3 des Statuts des Ministeriums für Verkehrswesen a.a.O..

381) Siehe o. An. 366.

382) Gleichermaßen gilt bei der außergerichtlichen Vertretung nicht § 15 des Statuts der DR, sondern § 2 RBahnG i.V.m. Ziff. 14 für VerwO.

sondern Ziff. 15 der VerwO:

> "Zur gerichtlichen Vertretung der Deutschen Reichsbahn sind je innerhalb ihres Geschäftsbereiches des Reichsverkehrsministers (Generaldirektor), die Reichsbahndirektionen, die Reichsbahn-Zentralämter berufen, der Reichsverkehrsmininister jedoch nur, soweit ihm die erste Entscheidung zusteht. Andere Dienststellen sind nicht zur gerichtlichen Vertretung befugt."

Das Klagrubrum hat in West-Berlin mithin zu lauten: "Klage der (oder: gegen die) Deutsche Reichsbahn, vertreten durch den Reichsverkehrsminister" [383] (wenn diesem die erste Entscheidung zusteht), anderenfalls "vertreten durch die Rbd in Berlin, diese vertreten durch den Präsidenten." [384]

Die angeführten Statute der DDR [385] berücksichtigen nicht, daß die DR nach dem in West-Berlin geltenden Recht auch im organisatorischen Bereich dem Deutschen Reich zugeordnet geblieben ist. Da der Minister für Verkehrswesen in der DDR nicht anstelle des Reichsverkehrsministers in West-Berlin zuständig ist, fehlt es somit in der Hierarchie oberhalb der Rbd-Ebene an den kompetenten DR-Berhörden. Diese Lücke ist bis heute durch keine grundsätzliche Regelung von den für eine solche Maßnahme zuständigen alliierten Besatzungsmächten geschlossen worden. [386] Da der RVerkMin u. a. für die Regelung der allgemeinen Verkehrs-, Finanz- und Personalpo-

---

383) Dieser wiederum vertreten durch die All. Komm. bzw. durch eine von dieser ermächtigten Stelle, vgl. o. S. 119 bei An. 251.

384) Vgl. Finger (2) Erl. 4 zu Ziff. 15 VerwO, S. 315.

385) Siehe o. An. 354.

386) Angesicht der aufgrund ihres ursprünglichen Charakters (siehe o. S. 141 bei An. 348/9) vorhandenen Kompetenz der Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin bedürfte es einer solchen ausdrücklichen alliierten Maßnahme. Art. 48 Abs. 3 der Berliner Verf. genügt nicht, da diese Bestimmung von niederer Rechtsqualität ist und auch der alliierten Genehmigung der Verf. der hier geforderte Inhalt nicht beigemessen werden kann. Vgl. auch o. S. 120.

litik der DR und die wirtschaftlichen und technischen Maßnahmen von grundlegender Bedeutung [387] oder z. B. für die Genehmigung zur Zwangsvollstreckung gegen die DR [388] zuständig ist, kommt einer solchen Entscheidung durch die Alliierten besondere Bedeutung zu. Auch hier kann eine Übertragung jener Kompetenzen zu einer West-Berlins Interessen gerechter werdenden Wahrnehmung an Bundesbehörden aufgrund des Viermächte-Abkommens über Berlin [389] in Betracht gezogen werden. [389]

c) Die DR in West-Berlin im internationalen Eisenbahnverkehr

aa) Die besondere Stellung der DR in West-Berlin neben der DB/BRD und der DR/DDR

Die Mitgliedschaft des Deutschen Reiches in internationalen Organisationen sowie eine Beteiligung an internationalen multilateralen Verträgen war durch die Ereignisse von 1945 nicht verlorengegangen, da das Deutsche Reich als Völkerrechtssubjekt bestehen geblieben war. [390] Es handelt sich dabei u. a.

---

387) Ziff. 8 VerwO.

388) § 25 Abs. 2 RBahnG. Bisher gibt es hier nur eine "Bekanntmachung" des Magistrat von Groß-Berlin v. 30.4.50 (VOBl. II S.336), wonach diese Befugnis des RVerkMin "für Groß-Berlin dem Magistrat - Abteilung Verkehr und Betriebe - übertragen wird." Siehe aber o. An. 386.

389) Annex II Ziff. 1, s. o. S. 87.

390) Siehe o. S. 29. Anders wird die Situation in der Begründung zum Entwurf des Beteiligungsges. an den int. Übereinkommen CIM/CIV von 1952 unter I. (BT-Drucksache 2. Wahlperiode 1926, S. III): "Nach Beendigung der Kriegshandlungen im Jahre 1945 setzten zunächst die westlichen Besatzungszonen Deutschlands für ihren Bereich die Mitgliedschaft in der Berner Union fort.
Nach Haustein, Internationales Eisenbahnrecht, S. 33 f., soll der All. KR Deutschland verboten haben, Mitglied der Übereinkommen von 1933 (d. sind CIM/CIV i.d. 1945 geltenden Fassung) zu sein oder zu werden, gleichzeitig aber gestattet haben, die Bestimmungen dieser Übereinkommen anzuwenden. Der Direktor des Zentralamtes in Bern vertrat demgegenüber die Auffassung, daß Deutschland immer noch als Vertragsstaat angesehen werden müßte. Siehe Haustein a.a.O.. Siehe hierzu auch Hoenicke, S. 197 ff..

um den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und die Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) [391] und den Eisenbahn Personen- und Gepäckverkehr (CIV). [392] [393] Da bei der Entstehung der beiden neuen Staatsordnungen in Deutschland im Jahre 1949 über dessen rechtliches Schicksal oder das Verhältnis jener zum Deutschen Reich von den vier Mächten keine Entscheidung getroffen worden war, stellte sich die Frage, von wem und in welcher Weise die Rechtsstellung des Deutschen Reiches im Bereich des internationalen Eisenbahnwesens wahrgenommen werden konnte.

Nach der 5. und 6. Konferenz zur Revision der internationalen Übereinkommen CIM/CIV in den Jahren 1952 und 1961 wurde von den Mitgliedern der Berner Union für die Beteiligung Deutschlands jeweils eine Sonderregelung getroffen. In Zusatzprotokollen [394] war folgendes bestimmt: Die Staaten, die die Übereinkommen vom 25.10.1952 und vom 25.2.1961 nicht unterzeichnet hatten - oder Gebietsteile solcher Staaten -, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen von 1933 bzw. 1952 angewendet wurden, konnten Rechte und Pflichten eines Mitgliedes der Berner Union dadurch erwerben, daß sie der Schweizerischen Regierung mitteilten, daß sie die Bestimmungen der Übereinkommen von 1952 durch innerstaatliche Rechtsetzung eingeführt hatten. [395] Stimm- und Vetorecht können

---

391) I.d.F. von 1933, RGBl. II S. 523. Das erste Abkommen war 1980 geschlossen worden, RGBl. 1892 S. 793.

392) I.d.F. von 1933, RGBl. II S. 599. Das erste Abkommen war 1923 getroffen worden, RGBl. 1925 II S. 483.

393) Die Mitgliedsstaaten der CIM u. CIV bilden die "Berner Union", eine int. Eisenbahnorganisation der Regierungen. So Haustein-Pschirrer, S. 189.

394) Texte bei Haustein-Pschirrer. Zusatzprotokoll v. 11.4.53 (a.a.O. S. 341 ff.); Zusatzprotokolle A (a.a.O. S. 343 ff.) und B (a.a.O. S. 347 ff.) v. 18.6.55 zu den CIM/CIV-Abkommen von 1952. Zusatzprotokoll zu den Übereinkommen v. 25.2.61 siehe bei Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr, S.197ff.

395) Ziff. 1 des Zusatzprotokolls v. 11.4.53 u. I. Ziff. 1 Zusatzprotokoll v. 25.2.61, beide am a.a.O..

diese Staaten jedoch bis zu einer Neuregelung nicht ausüben und sich im übrigen nur vertreten durch ihre Eisenbahnverwaltungen beratend an Konferenzen und Tagungen der Ausschüsse beteiligen. [396] Auf dieser Grundlage wurde eine Beteiligung der BRD und der DDR bzw. der jeweiligen Eisenbahnverwaltungen an den Übereinkommen mit der Folge möglich, [397] daß die CIM/CIV-Bestimmungen im Verhältnis zu den Mitgliedsstaaten der Berner Union, nicht jedoch im innerdeutschen Verhältnis Anwendung finden. [398] Mit Inkraftsetzung der CIM/CIV-Übereinkommen wurden die jeweils vorangehenden Abkommen in der Fassung von 1933 bzw. 1952 auch gegenüber den Staaten aufgehoben, [399] die die Übereinkommen von 1952 bzw. 1961 nicht ratifizierten. [400] Die Eigenschaft des Deutschen Reiches als Signatarstaat ging zwar so verloren. Die Frage der völkerrechtlichen Stellung der BRD und der DDR in ihrem Verhältnis zum Deutschen Reich hinsichtlich der betreffenden Abkommen wurde dabei jedoch offengelassen. [401] Die BRD und die DDR können daher nicht als Vertragspartner betrachtet werden. [402]

---

396) Protokoll B 3. a), Haustein-Pschirrer, S. 347 f. bzw. I. 2. c), Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr, S. 197 f..

397) Geschehen durch Beteiligungsgesetz v. 25.2.56 (BGBl. II S. 33) u. 21.12.64 (BGBl. II S. 1517) in der BRD und durch die AO v. 30.1.56 (GBl. I S. 207) und v. 28.12.64 (GBl.II S. 1059).

398) Vgl. 2. a) des Zusatzprotokolls v. 11.4.53, siehe An. 394, bzw. I. 2. a) des Zusatzprotokolls v. 25.2.61 a.a.O..

399) Gem. Art. 60 § 2 der Übereinkommen i.d.F. von 1933; vgl. Art. 67 § 2 CIM/CIV (1952) u. Art. 68 § 2 CIM/CIV (1961). Aus diesem Grunde war Deutschland nicht Signatarstaat der neuen Abkommen von 1952; nicht wegen "des Entstehens zweier deutscher Staaten", wie Kolloch, S. 12, annimmt.

400) Vgl. Zusatzprotokoll A 1. a), Haustein-Pschirrer, S. 345.

401) Vgl. auch Erdmann, S. 139.

402) So Finger, Internationaler Eisenbahnverkehr, S. 1; a.A. Goltermann-Krien Art. 59 CIV Erl. 3), Art. 68 Erl. 1), vgl. aber Art. 68 Erl. 7; Erdmann a.a.O. spricht von einer "Vertretung Deutschlands im CIM und im CIV durch die BRD und die DDR zur gesamten Hand.".

Für Groß-Berlin oder wenigstens die West-Sektoren Berlins ist beim Abschluß der Übereinkommen und in den Zusatzprotokollen keine besondere Regelung getroffen worden. Da die internationalen Abkommen von 1933 gegenüber dem Deutschen Reich außer Kraft getreten sind, blieb hier nicht wie bei den meisten übrigen Rechtsgrundlagen der Rechtszustand von 1945 erhalten. Ausgangspunkt für Überlegungen zu der Frage, ob und auf welcher Grundlage die CIM/CIV-Bestimmungen in West-Berlin für den internationalen Verkehr gelten, bildet auch hier die hoheitsrechtliche Lage. Aufgrund der von ihnen in West-Berlin ausgeübten obersten Gewalt sind die westlichen Besatzungsmächte für die Vertretung West-Berlins im internationalen Rechtsverkehr zuständig. Sie haben für die Einbeziehung Berlins in internationale Verträge ein besonderes Verfahren vorgeschrieben. [403] Danach wird der BRD gestattet, Berlin - soweit wie möglich - in die internationalen Verpflichtungen der BRD einzubeziehen. Gleichzeitig wird jedoch ausdrücklich festgestellt, daß der Anwendungsbereich eines solchen Vertrages von der All. Komm., wenn sie es für notwendig erachtet, für Berlin ausgeschlossen werden kann. [404] Demgemäß verhinderten sie die Übernahme der Beteiligungsgesetze der BRD [405] nach West-Berlin. [406] Aber auch der DDR war es mangels einer Gesetzgebungskompetenz für West-Berlin verwehrt, die Übereinkommen durch "innerstaatliche Rechtssetzung" in West-Berlin "einzuführen". [407] Auch durch einen Abdruck der CIM/CIV-Bestimmungen im Tarif- und Verkehrsanzeiger, der von der DDR durch die Vermittlung der DR in West-Berlin ausgegeben wird, [408] konnte dies nicht rechtswirksam geschehen, da der

---

403) BKC/L (52) 6 v.26.5.52, dt. Text in Bln.Dok.Nr.138, S.175ff..

404) Siehe B. 1. a) 1. und c) a.a.O..

405) Vgl. jeweils § 3 d.Ges. v.12.2.56 (BGBl. II S. 33) und v. 21.12.64 (BGBl. II S. 1517).

406) Siehe o. S. 115 und dort An. 235.

407) So die Formulierung i.d. Zusatzprotokollen von 1953 u. 1961, siehe o. An. 394.

408) Siehe auch o. S. 139.

TVA anders als in der DDR kein in West-Berlin zugelassenes Gesetzgebungs-Veröffentlichungsorgan ist und die All. Komm. weder ausdrücklich noch stillschweigend einem solchen Gesetzgebungsverfahren zugestimmt hat. [409] Wenn die CIM/CIV-Bestimmungen dennoch in der Praxis in West-Berlin angewandt werden, so kommt allenfalls noch eine "Gestattung der Anwendung" jener Vorschriften seitens der Alliierten in der Art in Betracht, wie sie oben erwähnt wurde. [410]

Die im Verkehr der Ostblockstaaten untereinander anstelle der CIM/CIV-Übereinkommen geltenden SMGS/SMPS-Abkommen [411] konnten in ihrer Geltung nicht auf West-Berlin erstreckt werden. Diese beiden Abkommen wurden im Gegensatz zu CIM und CIV nicht von den Staaten, sondern von den Eisenbahnverwaltungen geschlossen. [412] Als internationales Vertragsrecht [413] fallen sie in West-Berlin ebenfalls in den Kompetenzbereich der All. Komm.. Auch aufgrund von § 2 Abs. 4 des Statuts der DR, [414] wonach die DR berechtigt ist,

> "im Rahmen internationales Übereinkommen mit Eisenbahnen anderer Staaten (und internationalen Eisenbahnorganisationen) Vereinbarungen und Verträge abzuschließen, die sich auf wirtschaftliche und technische Zusammenarbeit beziehen sowie der Abwicklung des Betriebes und Verkehrs zwischen diesen Bahnen dienen,"

---

409) Vgl. auch o. S. 136 bei An. 326.

410) Siehe o. An. 390.

411) Siehe bei Haustein-Pschirrer, S. 431 ff..

412) Vgl. Art. 1 SMGS a.a.O..

413) Haustein-Pschirrer, S. 431.

414) Siehe o. An. 354.

war es nicht möglich, die Geltung von SMGS und SMPS auf West-Berlin zu erstrecken, da das Statut in West-Berlin nicht gilt und somit der DR hier eine solche Rechtsmacht nicht verleihen konnte. [415)]

bb) Die Bedeutung des Viermächte-Abkommens über Berlin vom 3.9.1971 und des Verkehrsvertrages zwischen der BRD und der DDR vom 26.5.1972 *)

In der Anlage IV [416)] des Viermächte-Abkommens über Berlin ist die oberste Zuständigkeit der alliierten Besatzungsmächte für die Wahrnehmung der Belange West-Berlins im internationalen Bereich unter A. 1. [417)] noch einmal ausdrücklich klargestellt worden. Die der BRD im Bereich der Wahrnehmung auswärtiger Interessen gleichzeitig eingeräumten Kompetenzen, [418)]

"2. (a) The Federal Republic of Germany may perform consular services for permanent residents of the Western Sectors of Berlin.
(b) In accordance with established procedures, international agreements and arrangements entered into by the Federal Republic of Germany may be extended to the Western Sectors of Berlin provided that the extension of such agreements and arrangements is specified in each case.
(c) The Federal Republic of Germany may represent the interests of the Western Sectors of Berlin in international organizations and international conferences," 419)

---

415) Siehe o. S. 145 bei An. 378.

*) Der Vertrag ist von der BRD am 16.10.1972 (BGBl. II S.1449) und der DDR am [illegible].10.1972 (GBl. I S. 257) ratifiziert worden.

416) Text in Berlin-Regelung, S. 166 ff. (deutsch), S. 337 ff. (englisch).

417) Siehe o. S. 88 und die entsprechende Erklärung der Regierung der UdSSR unter B. 1., Berlin-Regelung, S. 168 bzw. 339.

418) A.a.O..

419) Entsprechend wiederum B. 2. b) und c) a.a.O. S. 168 f bzw. 339 f..

sind bei der rechtlichen Würdigung des Verkehrsvertrages zwischen der BRD und der DDR und den ergänzenden Absprachen im Hinblick auf die Rechtsstellung der DR in West-Berlin im internationalen Eisenbahnverkehr zu beachten; denn das Viermächte-Abkommen über Berlin besitzt gegenüber dem Verkehrsvertrag den Vorrang, da es auf der höheren Ebene der vier Mächte [420] geschlossen worden ist. Dieser Rangfolge waren sich die Vertragsparteien bei Abschluß des Verkehrsvertrages bewußt. So erklärte der Staatssekretär des Bundeskanzleramtes bei Abschluß der Verhandlungen am 26.4.1972, [421]

> "die BRD wird im Rahmen ihrer Gesetzgebung die Anwendung des Verkehrsvertrages auf Berlin (West) i n Ü b e r e i n s t i m m u n g mit dem Viermächte-Abkommen regeln, ..."

und anläßlich der Paraphierung am 12.5.1972, [422]

> "der Vertrag schafft feste Rechtsgrundlagen für den Verkehr auf Schienen, Straßen und Wasserwegen. Wir werden beiderseits bei Unterzeichnung bestätigen, daß seine Bestimmungen in Übereinstimmung mit dem Viermächte-Abkommen sinngemäß auf Berlin-West angewendet werden, während andererseits, das Transitabkommen vom 17. Dezember d u r c h d i e s e n V e r t r a g n i c h t b e r ü h r t w i r d,"

und schließlich anläßlich der Unterzeichnung am 26.5.1972, [423]

> "daß am 17. Dezember vorigen Jahres unterzeichnete Abkommen über den Transitverkehr von zivilen Personen und Gütern zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin ist gewiß nicht von geringerer Bedeutung. Aber es gehört in den ü b e r g e o r d n e t e n Rahmen der Viermächte-Vereinbarung vom 3. September 1971."

---

420) Siehe die Ausführungen zum "Vorbehaltsbereich" o. S. 91 bei An. 133.

421) Verkehrsvertrag, S. 33 f. (34). Hervorhebung durch den Verfasser.

422) A.a.O. S. 39 (40). Hervorhebung durch den Verfasser.

423) A.a.O. S. 42 f.. Hervorhebung durch den Verfasser.

Nicht ganz so deutlich wird diese Rangfolge in den Erklärungen des Staatssekretärs beim Ministerrat der DDR, wenn er bei Abschluß der Verhandlungen am 26.4.1972 erklärte,[424]

> "der Vertrag ordnet sich ein in die Reihe solcher der Entspannung und der europäischen Sicherheit dienenden Schritte, wie sie die Verträge der UdSSR und der Volksrepublik Polen mit der BRD, das Vierseitige Abkommen über Westberlin, das Transitabkommen zwischen der DDR und der BRD und die Vereinbarungen der Regierung der DDR mit dem Senat von Berlin (West) darstellen",

und dann bei der Unterzeichnung des Verkehrsvertrages am 26.5.1972 ausführte, [425]

> "der Verkehrsvertrag beruht auf dem Grundsatz der souveränen Gleichheit der Staaten ... .
> Im Zusammenhang mit der Unterzeichnung möchte ich auf das Einvernehmen verweisen, die Bestimmungen dieses Vertrages i n Ü b e r e i n s t i m m u n g mit dem Vierseitigen Abkommen vom 3. September 1971 auf Berlin (West) unter der Voraussetzung sinngemäß anzuwenden, daß in Berlin (West) die Einhaltung der Bestimmungen des Verkehrsvertrages gewährleistet wird. Ferner besteht Übereinstimmung, daß durch diesen Vertrag ..... die Rechtslage der Eisenbahn und Wasserstraßen in Berlin (West) unberührt bleiben."

Insbesondere die letzte Erklärung kann leicht den falschen Eindruck entstehen lassen, als handele es sich bei dem Viermächte-Abkommen über Berlin, dem Transitabkommen vom 20.12. 1971 und dem Verkehrsvertrag um völkerrechtlich gleichrangige Verträge.

---

424) A.a.O. S. 30 f..

425) A.a.O. S. 44 f..

Schließlich wird der Vorrang der Viermächtevereinbarung und des darin konservierten Rechtszustandes [426] anerkannt, wenn im Hinblick auf Art. 11 des Verkehrsvertrages, wonach im Eisenbahnverkehr zwischen der BRD und der DDR die CIM/CIV-Übereinkommen gelten sollen, in einem "Briefwechsel vom 26.5.1972 zur Frage des Beitritts zu den internationalen Eisenbahn-Übereinkommen (CIM/CIV)" [427] von den beiden Staatssekretären vereinbart [428] wurde,

> "4. die Rechtslage der Schienenwege in Berlin (West) bleibt durch die Mitgliedschaft in den in Ziff. 1 genannten Übereinkommen"(das sind CIM und CIV, d. Verfasser)"unberührt."

In diesem Sinne ist auch Ziff. 3 des Briefwechsels auszulegen, wonach

> "die DDR erklärt, daß sie ihr Streckennetz im bisherigen Umfang den Internationalen Eisenbahn-Übereinkommen unterstellt."

Da gemäß Art. 59 § 1 Satz 2 CIM/CIV die Mitteilung über die Eintragung von Eisenbahnstrecken gegenüber dem Zentralamt in Bern Sache der "Vertragsstaaten" ist, [429] kann diese für das

---

426) Siehe o. S. 92 f., 100.

427) Text a.a.O. S. 26 ff..

428) Da der Text der beiden Briefe bis auf die Worte "Bundesrepublik Deutschland" bzw. "Deutsche Demokratische Republik" identisch und offensichtlich vorher abgesprochen worden ist, handelt es sich daher um eine besondere Form einer vertraglichen Vereinbarung. Vgl. auch zum Vertragsabschluß durch Notenwechsel Verdroß, Völkerrecht, S. 161; Wengler, Völkerrecht1, S. 210 ff.. Vgl. auch o. S. 151 bei An. 405.

429) Die vor 1945 in der amtlichen Bekanntmachung des Streckennetzes durch das Berner Zentralamt verwandte Bezeichnung "Deutschland" (vgl. z. B. BZ 52 (1944), S. 16) ist bis heute mit geringfügigen Ergänzungen beibehalten worden: siehe BZ 58 (1950), S. 350 "Deutschland(westliche Besatzungszonen)", BZ 64 (1956) "Deutschland A. Strecken deutscher Verwaltungen 1. Deutsche Bundesbahn ..." - und anschließend "A. Strecken deutscher Verwaltungen 1. Deutsche Reichsbahn.." und ab BZ 70 (1962) "Deutschland (DB) A. Strecken deutscher Verwaltungen 1. Deutsche Bundesbahn ..." und nachfolgend "Deutschland (DR) A. Strecken deutscher Verwaltungen 1. Deutsche Reichsbahn ...".

Eisenbahnnetz in West-Berlin nicht von der DDR vorgenommen werden, da es sich nicht um "ihr Streckennetz" handelt. [430] Für eine solche Anmeldung wie auch für die eingangs erwähnte Mitgliedschaft in der UIC [431] sind gemäß den oben dargelegten Grundsätzen über die Vertretung der auswärtigen Belange West-Berlins nur die All. Komm. oder die BRD zuständig.

Es ist zweifelhaft, ob für West-Berlin und den Interzonenverkehr West-Berlin/BRD die internationalen Abkommen Geltung erlangen können; denn wie oben ausgeführt worden ist, [432] wurde durch das Viermächte-Abkommen der bisherige Rechtszustand - Eisenbahnverkehr als deutscher Binnenverkehr - aufrechterhalten. Dieser hier vertretenen rechtlichen Beurteilung entspre-

---

430) Dies gilt erst recht f.d. Strecken d. Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn u. d. Osthavelländischen Eisenbahn. Vgl. aber z. B. BZ 70 (1962), S. 21, wo diese im amtlichen CIM-Streckennetz unter "Deutschland (DR)" aufgeführt worden sind. Dies geschah auch ohne Einschränkung für die durch West-Berlin verlaufenden Reichsbahnstrecken (z.B. Helmstedt, Berlin-Gerstungen) beim CIV-Streckennetz, siehe a.a.O.S.8.

431) Nach Art. 4 UIC (abgedr. b. Haustein-Pschirrer, S. 743 ff.) sind die "Gründerverwaltungen und die nachträglich zugelassenen Verwaltungen" Mitglieder des int. Eisenbahnverbandes. In Anlage II zur Satzung, in dem Verzeichnis der Mitgliederverwaltungen der UIC (a.a.O. S. 775 ff. (777)), sind unter "Deutschland" die DB und die DR angegeben. Vgl. aber auch die Möglichkeit gemäß Art. 6: Ein städtisches Netz kann auf Antrag als "Angeschlossene Verwaltung" an allen oder einzelnen Bestimmungen und Einrichtungen der UIC teilnehmen.

432) Siehe o. S. 95.

chen nicht zuletzt auch die Ausführungen in den "Erläuterungen zum Vertrag zwischen der BRD und der DDR über Fragen des Verkehrs": [433]

> "Der Transitverkehr zwischen der BRD und Berlin (West) ist nicht Gegenstand dieses Vertrages. Dieser Vertrag ist a u s s c h l i e ß l i c h auf der Grundlage des Viermächte-Abkommens vom 3. September 1971 durch das am 17. Dezember 1971 abgeschlossene Transitabkommen geregelt." [434]

Schon darin wird die besondere Rechtslage des Eisenbahnverkehrs zwischen West-Berlin und der BRD bestätigt, wonach die CIM/CIV-Übereinkommen in diesem Verkehr nicht zur Anwendung kommen, [435] unabhängig von der Frage, ob hier überhaupt noch Raum für eine Anwendung des Verkehrsvertrages (Art. 11) ist. [436]

---

433) Text in Verkehrsvertrag, S. 71 ff.. Hervorhebung durch den Verfasser.

434) A.a.O. S. 73. Hervorhebung durch den Verfasser. Mißverständlich ist es allerdings, wenn es im nachfolgenden Satz heißt: "Bedeutsam für die Erhaltung und Entwicklung der Bindungen zwischen der BRD und Berlin (West) ist, daß der Verkehrsvertrag in Übereinstimmung mit dem Viermächte-Abkommen auf Berlin (West) angewendet werden wird." Ähnlich die Äußerung des Staatssekretärs beim Bundeskanzleramt anläßlich der Unterzeichnung: "Ich bestätige das bestehende Einvernehmen, die Bestimmungen des Vertrages zwischen der BRD und der DDR über Fragen des Verkehrs vom 26. Mai 1972 in Übereinstimmung mit dem Viermächte-Abkommen vom 3. September 1971 auf Berlin (West) unter der Voraussetzung sinngemäß anzuwenden, daß in Berlin (West) die Einhaltung der Bestimmungen des Verkehrsvertrages gewährleistet wird," (Verkehrsvertrag, S. 42 f.) und die entsprechende Formulierung in der Erkl. des Staatssekretärs beim Ministerrat (a.a.O. S. 44). Geht man davon aus, daß das Viermächte-Abkommen einschließlich des Transitabkommens den Eisenbahnverkehr zwischen West-Berlin und der BRD umfassend aufgrund und gemäß der bestehenden besonderen Rechtslage (siehe o. S. 91 ff) geregelt haben, so ist für die Anwendung des Verkehrsvertrages hier kein Raum mehr.

435) Siehe o. S. 92.

436) Siehe dazu An. 429 a.E..

Im Ergebnis ist also festzustellen, daß die DR in West-Berlin organisatorisch ein Schrumpfgebilde darstellt. Die DR-Behörden oberhalb der Rbd-Ebene im Ministerium für Verkehrswesen in Ost-Berlin haben wegen ihrer Eigenschaft als staatliche Verwaltungsbehörden der DDR keine Kompetenzen in West-Berlin, weil hier die 1945 geltenden organisationsrechtlichen Grundlagen aufrechterhalten worden sind. Die entstandene Lücke in der oberen Eisenbahnverwaltung haben die Alliierten weder mit Besatzungsbehörden ausgefüllt, noch haben sie deutsche Stellen (z. B. den Senat) mit der Wahrnehmung dieser Verwaltungsaufgaben betraut. Ob und wieweit die Rbd-Behörden von Berlin nach ihrem Umzug nach Ost-Berlin [437] ihrer Verwaltungsbefugnisse in West-Berlin verlustiggegangen ist, hängt davon ab,ob sie ausschließlich als Teil der DDR-Staatsverwaltung oder darüber hinaus noch als eine die Weisungen der All. Komm. in Berlin befolgende, fortbestehende Reichsbehörde betrachtet werden kann.

3. Das Reichseisenbahnvermögen

Das 1945 aufgrund des RBahnG von 1939 unter dem Namen "DR" als ein Sondervermögen des Deutschen Reiches [438] mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung verwaltete Reichseisenbahnvermögen (RV) [439] umfaßte Anlagevermögen wie Grundstücke, Bahnkörper, Gebäude, Werkstätten, Brücken, gleichgültig, ob sie zu Betriebs-, Verwaltungs- oder sonstigen Zwecken bestimmt waren, und Beteiligungen an anderen Unter-

---

437) Siehe o. S. 109 u. 211.

438) § 1 Abs. 1 RBahnG. Das RV war von dem übrigen Vermögen des Reichs, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrennt zu halten, § 1 Abs. 3 RBahnG.

439) Dieser Begriff wurde erstmals im § 6 d. Ges. v. 1924 (siehe o. S. 14 An. 19) verwandt und umfaßte damals nicht das Vermögen der Dt. Reichsbahn-Gesellschaft selbst (wie Kassenbestände, Betriebsvorräte, vgl. § 5 a.a.O.); dieses Vermögen wurde dann durch Art. 2 d. Ges. v. 1937 (siehe o. S. 15 An. 26) mit dem RV vereinigt.

nehmungen, sowie das Umlaufvermögen wie Vorräte an Stoffen, Werkzeugen und Fahrzeugausrüstungen, Kassenbestand, Bankguthaben, Wertpapiere und Forderungen. [440] Heute beträgt die Fläche des Reichseisenbahngeländes in West-Berlin 1.600,80 ha. [441] Darauf befinden sich u.a. 75 S-Bahnhöfe, 28 Güterbahnhöfe und 2 Fernbahnhöfe.

Die Eigentumsverhältnisse hinsichtlich des RV in Berlin sind weder durch die Übernahme der obersten Gewalt 1945 noch durch die anschließenden besatzungsrechtlichen Anordnungen seitens der Siegermächte verändert worden (a)). Aufgrund der politischen und rechtlichen Einwirkung, insbesondere infolge der Währungsreform ging jedoch die ursprünglich einheitliche Verwaltung des RV in Berlin verloren (b)). Da bis heute eine entsprechende Entscheidung der Alliierten aussteht, fragt es sich, wer in Zukunft einmal als Eigentümer des RV in West-Berlin in Betracht kommt (c)).

a) Eigentum am Reichseisenbahnvermögen

Gemäß der Proklamation Nr. 2 [442] stand zwar das RV den Siegermächten zur "uneingeschränkten Verfügung." Damit war jedoch das RV seinem bisherigen Rechtsträger nicht endgül-

---

440) Vgl. die amtliche Begründung, Reichsbahngesetz, S. 15 f.. Finger (2) § 1 RBahnG An. 2.

441) Das ist mehr als die Fläche des Bezirkes Schöneberg (ca. 1.250 ha). Zahlenangaben aus Unterlagen des Senats von Berlin.

442) Siehe o. S. 26 und dort An. 55.

tig entzogen worden. [443] Die Beschlagnahme [444] dieses Teiles des Vermögens des Deutschen Reiches diente einmal den Besatzungsmächten zur Inanspruchnahme für ihre eigenen Bedürfnisse und zum anderen lediglich der "Aufsicht" und "Kontrolle"; [445] im übrigen dürfte das Vermögen entsprechend seinem normalen Gebrauchszweck benutzt werden. [446]

Die Beschlagnahme gemäß Gesetz Nr. 52 erfaßte das gesamte RV in West-Berlin. Die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin [447] hatte hier keine Ausnahme begründet. Das RV unterlag also nicht, auch nicht teilweise, [448] dem SMAD-Befehl Nr. 124; denn diese Übereinkunft regelte lediglich die Durchführung des Eisenbahnverkehrs in Berlin und betraf nicht die Ermächtigung, [449] aufgrund deren das RV genutzt werden durfte. Ihre diesbezügliche oberste Befug-

---

443) Für diese Auslegung spricht schon die Überschrift d. Ges. Nr. 52 "Sperre und Kontrolle" (siehe o. S. 28); vgl. auch Dölle-Zweigert, S. 50 ff..

444) Sie bewirkte eine "obrigkeitliche Verstrickung" und die "Entziehung der Vermögensdispositionsbefugnisse des bisherigen Inhabers", Dölle-Zweigert, S. 48, 52. "Vollständiges Ruhen der Befugnisse des Eigentümers" und "totale Aktionssperre des alten Eigentümers", so für den Geltungsbereich des Befehls Nr. 124 die "Dt. Treuhandverwaltung i. sowj. Besatzungssektor der Stadt Berlin" im Rundschreiben Nr. 2 und Nr. 12, zitiert nach Nehlert, S. 79 An. 9.

445) Vgl. Art. I Ziff. 1 d. Ges. Nr. 52 siehe o. S. 28.

446) Art. IV Ziff. 6 b), siehe o. S. 27. Ähnlich auch die Einleitung zum SMAD-Befehl Nr. 124, Befehle SMAD, S. 27, wonach das Eigentum des Dt. Reiches beschlagnahmt werde, "um dieses Eigentum am rationellsten für die Bedürfnisse d. örtlichen Bevölkerung und d. Besatzungstruppen auszunutzen.".

447) Siehe o. S. 46.

448) Z.B. des "Betriebsvermögens (siehe u. S. 168 An. 487); vgl. aber Haustein, Stellung, S. 70 ff., der die Frage im Ergebnis offen läßt.

449) In den Westsektoren: Gesetz Nr. 52. In Ostberlin: Befehl Nr. 124. Siehe o. An. 446.

nis haben die Alliierten z. B. in ihrer Anordnung über die unentgeltliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin durch Mitglieder der Besatzungsstreitkräfte [450] wahrgenommen und zum Ausdruck gebracht.

Das Vermögen der DR in West-Berlin teilte weder das Schicksal des Eisenbahnvermögens in den Westzonen noch die Entwicklung in der Ostzone. Die Eigentumsverhältnisse sind seit 1945 unverändert geblieben. So war das RV in Berlin ausdrücklich ausgenommen worden, [451] als die Westalliierten das Vermögen des Deutschen Reiches nochmals [452] für beschlagnahmt erklärten, um es "zu treuen Händen" auf die Stadt Berlin, [453] "ins endgültige Eigentum der Stadt Berlin", [454] bzw. "der Stadt zu vollem Eigentum" [455] zu übertragen. [456]

Keine Änderung der Eigentumsverhältnisse am RV vermochte auch das Bundesbahnvermögensgesetz von 1951 zu bewirken, wonach "das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reiches, die zum bisherigen Sondervermögen "Deutsche Reichs-

---

450) BK/O (50) 21 siehe o. S. 133 An. 311.

451) Siehe BK/L (51) 2 vom 29.1.51.

452) Die erste Beschlagnahme erfolgte schon durch das Gesetz Nr. 52, siehe o. S. 27.

453) Artt. I. u. IV. des Gesetzes Nr. 19 d. am. Mil.-Reg., VOBl. I 1949 S. 143 f..

454) Art. 5 Ziff. 1 der VO Nr. 202 d. brit. Mil.-Reg., VOBl. I S. 15 f..

455) Artt. I, XI d. VO d.franz.Mil.-Reg. v. 31.8.49, VOBl. I S. 319 f..

456) Siehe Art. XIV (An. 453), Art. 2 (i) (An. 455); in Art. 3 d. franz. VO (An. 455) ist zwar nicht wie i. d. am. u. brit. Gesetzen die DR ausdrücklich bezeichnet, aber mit dem auch in den am. u. brit. Vorschriften verwandten Ausdrucksweise "Vermögenswerte einer wirtschaftlichen Einheit in mehr als einem Sektor von Berlin" unmißverständlich das RV erfaßt.

bahn" Vermögen des Bundes" wurden, § 1 Abs. 1, [457] da dieses Gesetz in West-Berlin am Widerspruch der Alliierten scheiterte. [458] Dabei ist bemerkenswert, daß das Berliner Abgeordnetenhaus mit dem Übernahmegesetz (Art. I Abs.1) [459] die Anwendung des Bundesbahnvermögensgesetzes ausdrücklich auf die in Berlin gelegenen nicht "unmittelbar dem Eisenbahnbetriebe dienenden Vermögenswerte" [460] beschränkt hatte und sich offenbar damit auf die alliierte Währungsgesetzgebung stützen zu können glaubte. [461]

Auch das Bundesgesetz zur vorläufigen Regelung der Rechtsverhältnisse des Reichsvermögens und der preußischen Beteiligungen von 1951, das nach Berlin übernommen worden war, [462] konnte hier keine Änderung herbeiführen; denn da die Rechtsverhältnisse des ehemaligen RV in der BRD in dem - eine lex specialis darstellenden Bundesbahnvermögensgesetz - geregelt worden sind, galt das Gesetz von 1951 für diesen Teil des Vermögens des Deutschen Reiches ohnehin nicht. Es konnte auch durch eine Übernahme auf Berlin keine weitergehende Geltung erlangen. [463]

---

457) Siehe o. S. 115 An. 230. Vgl. Art. 134 Abs. 1 u. 4 GG: "Das Vermögen des Reiches wird grundsätzlich Bundesvermögen". "Das Nähere regelt ein Bundesgesetz, ...".

458) Siehe o. S. 115 An. 231.

459) GVBl. 1951, S. 1190.

460) Das ist das "Vorratsvermögen"; vgl. dazu u. S. 168 An. 487.

461) So knüpft das Übernahmegesetz in Art. II wie die DB Nr. 14 (siehe u. An. 484) bei der Regelung der Mehrheitsbeteiligungen der DB an den Sitz der Unternehmen an. Lag dieser außerhalb des Geltungsbereiches der Berliner Verfassung, so sollten jene Vermögenswerte der DR treuhänderisch in Westberlin verwaltet werden, Art. II Abs. 2 i. Verb. mit § 3 Bundesbahnvermögensgesetz.

462) § 9 des Gesetzes über die Stellung des Landes Berlin im Finanzsystem des Bundes (Drittes Überleitungsgesetz) vom 4.1.52 (BGBl. I S. 1 ff).

463) So KG Berlin i. Beschluß v. 1.6.59 - 1 W 623/59 - S. 8.

Endlich ließ auch das Reichsvermögensgesetz vom 1961 [464] die Eigentumsverhältnisse des RV unverändert, da die All. Komm. gegen die Übernahme dieses Gesetzes Einspruch erhob. [465]

Auch die in der SBZ bzw. DDR ergangenen Maßnahmen und Gesetze änderten die Eigentumslage des RV in West-Berlin nicht. Dem oben in anderem Zusammenhang angeführten und auch in West-Berlin geltenden Befehl Nr. 8 [466] ist von östlicher Seite ein unzutreffender Inhalt beigelegt worden. Es wurde nämlich behauptet, daß durch diesen Befehl "erstmalig in der Geschichte Deutschlands die Eisenbahn in das Eigentum des Volkes übergegangen sei." [467] Dieser Befehl betraf jedoch nach seinem Wortlaut gar nicht die Eigentumsverhältnisse, sondern regelte lediglich die Durchführung des Eisenbahnbetriebes. [468] Im übrigen konnte die sowjetische Besatzungsmacht nicht mehr Rechte übertragen als ihr zur Disposition standen. Über das von den Westalliierten beschlagnahmte RV in Berlin konnte sie nicht verfügen.

Auch die in dem den Befehl Nr. 124 aufhebenden SMAD-Befehl Nr. 64 von 1948 [469] der Deutschen Wirtschaftskommission übertragenen Befugnisse hinsichtlich des beschlagnahmten Vermögens konnten wie schon Befehl Nr. 124 selbst [470] in West-Berlin nicht zur Geltung gebracht werden. In gleicher Weise wurden daher in West-Berlin auch weder die Übertragung

---

464) BGBl. I S. 597.

465) BK/L (61) 15 v. 28.6.61.

466) Siehe o. S. 55.

467) Schienenwege, S. 253; Mittag, S. 83; Mittag-Rehbein, S. 19.

468) Im Ergebnis ebenso mit unterschiedlicher Begründung KG Berlin Urt. v. 2.11.48 in: Der Verkehr 1949, S. 83; Urt. v.1.2.49 in NJW 1949, S. 75; OLG Gera Urt. v. 16.1.47 in BB 1947, S. 213; OLG Halle Beschluß v. 23.8.46 in NJ 1947, S. 213 f..

469) ZVOBl. S. 140 f.; siehe Ziff. 5 und 6.

470) Siehe o. S. 52 f..

von Beteiligungen der DR auf die neugegründete "Deutsche Spedition" [471] noch die AO Nr. 54 für die Verwaltung öffentlichen Vermögens [472] wirksam, wonach das zuständige Fach-, also hier das Verkehrsministerium der DDR, für die Verwaltung des Reichsvermögens zuständig sein sollte.
Das Eigentumsrecht der DDR am RV in West-Berlin kann nicht mit dem Argument beansprucht werden, daß West-Berlin auf dem Territorium der DDR liege und die DDR als Nachfolgestaat des Deutschen Reiches "ein Recht zur Aneignung des auf ihrem Territorium gelegenen Vermögens der DR" habe; [473] denn einmal gehörte West-Berlin nicht zum Territorium der DDR [474] und zum anderen ist hier wegen des Fortbestandes des Deutschen Reiches als Rechtsträger gar keine Rechtsnachfolge möglich gewesen.

Die Einheitlichkeit des RV, die auch noch nach der Kapitulation unter der Besatzung fortbestanden hatte, wurde durch die Errichtung der BRD und der DDR in der Zurechenbarkeit, Verwaltung und Verfügung in Frage gestellt. Offen ist daher, ob gemäß den oben entwickelten Grundsätzen [475] auch ein begrenztes "überzonales" RV erhalten geblieben ist. Während die Alliierten z. B. bei den Rechtsgrundlagen des "überzonalen" Eisenbahnverkehrs ihre Vorbehalte (oberste Gewalt)

---

471) Vgl. § 3 d. VO über die Errichtung einer Vereinigung Volkseigener Betriebe "Deutsche Spedition" vom 17.8.50 (ZVOBl. S. 846). Ebenso Wengler, Rechtslage, S. 643 An. 15.

472) Haushaltsreform, S. 107 ff..

473) So Ballach, Eisenbahnrecht, A II 1 Bl. II; Brandweiner, S. 500. "Neues Deutschland" 20. Jg. Nr. 177 v. 30.6.65, S. 2: "Tatsache ist, daß die Eisenbahnanlagen in West-Berlin der DDR gehören." Ebenso die Erklärung des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR, a.a.O. 17. Jg. v. 8.5.62.

474) Siehe o. S. 30.

475) Siehe o. S. 73 ff., 99 f..

bis in die jüngste Vergangenheit bestätigt haben, [476] ist hinsichtlich der in der DDR in Betracht kommenden Vermögensteile ein solcher Vorbehaltswille der Alliierten nicht mehr erkennbar. [477] Die Gerichte sind nach anfänglicher Anerkennung [478] eines einheitlichen RV zu dem Ergebnis gelangt, daß die ehemalige Vermögenseinheit verlorengegangen ist. [479]

Im Ergebnis ist somit das in West-Berlin gelegene RV isoliert von den Entwicklungen in der SBZ/DDR und der BRD in seinem Zustand von 1945 mit dem Deutschen Reich als Eigentümer erhalten geblieben. [480]

b) Die Verwaltung des Reichseisenbahnvermögens in West-Berlin

Solange es für Berlin und die Zonen eine Viermächteverwaltung gab und die deutschen Behörden als Teil einer wiederzuerrichtenden Gesamtstaatgewalt angesehen werden konnten, [481] stand

---

476) So insbesondere durch das Berlin-Abkommen. Siehe auch o. S. 88 f, 91 f..

477) Dabei mag man trotzdem einen geringsten Restvorbehalt noch unterstellen und mit Krüger, Eigentum, S. 186, davon ausgehen, daß "erst die endgültige Entscheidung über das Dt.Reich zugleich die endgültige Entscheidung über das Schicksal des Sondervermögens 'DR' bedeuten" werde.

478) KG Urt. v. 2.11.48 in: Der Verkehr 3 (1947), S. 83, wonach das ganze RV auch nach dem Zusammenbruch "im Rechtssinne einheitliches Ganzes" geblieben sei.

479) KG Beschluß v. 19.12.60 - 1 W 895/60 -, wonach schon durch die Zoneneinteilung eine Aufspaltung des RV eingetreten sein soll.

480) Eintragungen im Grundbuch haben daher gemäß der Allgemeinen Verfügung des Reichsjustizministers v. 29.12.39 (Deutsche Justiz, S. 25) unter "Deutsches Reich (Reichseisenbahnvermögen)" zu erfolgen. Vgl. auch z. B. das Rubrum bei BGH Urt. v. 18.2.55 - V ZR 33/54 - oder bei KG Urt. v. 1.12.53 - 9U 727/53 -.

481) Siehe oben S. 140 f..

einer hoheitlichen Verwaltung des in Groß-Berlin sowie in der umliegenden SBZ gelegene RV rechtlich nichts entgegen. Von der Beendigung der alliierten Zusammenarbeit in der All. Komm. und im All. KR und der gleichzeitig erfolgenden Währungsreform [482] wurde auch die Verwaltung des RV betroffen. Unter den zahlreichen Maßnahmen, [483] die die Westalliierten zur Durchführung der Währungsreform erließen, erlangte insbesondere die Durchführungsbestimmung Nr. 14 vom 31.5.1949[484] zur Zweiten VO zur Neuordnung des Geldwesens von 1948 [485] für RV Bedeutung. In ihr wurde nämlich u.a. bestimmt:

"2. Verfügungen über Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte oder Rechte an Grundstücken im amerikanischen britischen oder französischen Sektor von Groß-Berlin (betreffendes Gebiet) sind nur mit Genehmigung der Währungsüberwachungsstelle wirksam, wenn der Eigentümer oder Berechtigte seinen Wohnsitz oder Sitz oder Ort der Niederlassung nicht in dem betreffenden Gebiet hat.
3. a) Der Eigentümer eines in Ziff. 2 genannten Grundstücks oder sein Verwalter oder sonstiger Vertreter ist verpflichtet, für jedes Grundstück ein Konto bei einer Bank im betreffenden Gebiet oder bei dem Postscheckamt Berlin West mit der Maßgabe zu errichten, das Verfügungen über dieses Konto nur mit Zustimmung der Währungsüberwachungsstelle zulässig sind. ...
b) Der Eigentümer oder Berechtigte oder sein Verwalter oder sonstige Vertreter ist verpflichtet, sämtliche Miet- oder Pachteingänge für die Zeit nach dem 31. Mai 1949 nach Abzug der gemäß Ziff. 5 zulässigen Ausgaben innerhalb von drei Wochen seit Zahlung durch die Mieter oder Pächter auf dieses Konto einzuzahlen.

---

482) Siehe o. S. 75.

483) Siehe die Übersicht in Berlin, Quellen 2, S. 1305 ff..

484) VOBl. I S. 165 f..

485) VO v. 4.7.48 (VOBl. I S. 374 ff.). Ergänzt durch die DB Nr. 17 v. 3.10.49 (VOBl. I S. 362) und DB Nr. 20 v. 30.12.49 (VOBl. I 1950 S. 14 f.) sowie die DB Nr. 35 v. 26.7.65 (GVBl. S. 961).

c) Erfolgt die Einzahlung nicht oder nicht ordnungsgemäß, so kann die Währungsüberwachungsstelle einen Verwalter für das Grundstück bestellen oder die Verwaltung selbst ausüben. Der Verwalter ist auch berechtigt und verpflichtet, die Belange des Eigentümers oder des Berechtigten nach den Weisungen der Währungskontrollstelle zu vertreten."

Unter Berufung auf diese Durchführungsbestimmung beschloß der Magistrat [486] zunächst,

"grundsätzlich die in den Westsektoren gelegenen Grundstücke der Reichsbahndirektion Berlin mit Ausnahme der dem Betrieb unmittelbar dienenden Grundstücke 487) ... unter Zwangsverwaltung zu stellen, da die Reichsbahndirektion die Verpflichtung nach den obigen Bestimmungen nicht erfüllt hat."

Anschließend wurde [488]

"in Vollziehung des Magistratsbeschlusses Nr. 609 ... im Hinblick auf die Anordnungen der Alliierten Kommandantur vom 28.9.1949 - BK/O (49) 209 [489] und vom 7.10.1949 - BK/O (49) 217 [490] - die Währungsüberwachungsstelle angewiesen, für die in den Westsektoren von Groß-Berlin gelegenen Gründstücke der Reichsbahn aufgrund der Durchführungsbestimmung Nr. 14 zur Umstellungsverordnung einen Verwalter zu bestellen und das Finanzamt für Liegenschaften mit der Verwaltung zu betrauen,"

---

486) Magistratsbeschluß Nr. 609 v.24.8.49, abgedr.z.B. im Urt.LG Berlin - 10.0. 34/52 -, S. 4.

487) So wird das "Vorratsvermögen" im Gegensatz zum "Betriebsvermögen" definiert. Diese Unterscheidung rührt offensichtlich von den Regelungen in den all. Beschlagnahmeges.(s.o.An.453-455) her, wo von einer Kategorie "Vermögenswerte, die den Charakter von gemeinnützigen Betrieben haben" ausgegangen wurde. Vgl. z.B. Art. XIV Ziff. 18 d. am. Mil.-Reg.-Ges.Nr. 19. Die einzelnen Gegenstände des "Vorratsvermögens" waren in einer Liste aufgeführt. Vgl. z.B. KG Beschluß v.19.12.60 - 1 W 895/60 - unter III.

488) Magistratsbeschluß v. 14.10.49, s. An. 486 a.a.O. S.

489) Dt. Text abgedr. in Berlin, Quellen 2, Nr. 1023, S. 1775. In dem darin enthaltenen Verbot, Betriebsmaterialien der DR aus einem Sektor ohne Genehmigung der Mil.-Reg. zu entfernen, konnte eine Bestätigung des obersten Beschlagnahme- und Kontrollrechts der Alliierten gesehen werden. Nach Wengler, Rechtslage, S. 644, diente diese AO zugleich der "Sicherung der Verpflichtung der ostzonalen Behörden zum Betrieb der Eisenbahn in den Westsektoren."

490) VOBl. I S. 368.

was mit Bestallungsurkunde vom 15.10.1949 geschah. [491] In einem entsprechenden Schreiben an die "Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone, Reichsbahndirektion Berlin" vom 12.10.1949 [492] wurde dieser mitgeteilt, daß wegen Verletzung ihrer Verpflichtungen aus der Durchführungsbestimmung Nr. 14 nunmehr ein Zwangsverwalter bestellt worden sei.

In einer Verwaltungsvereinbarung vom 5.8.1953 [493] zwischen dem Land Berlin, vertreten durch den Senator für Finanzen, und der DB wurde unter § 1 - Organisation - bestimmt:

> "1.) Berlin (Währungsüberwachungsstelle für Grundstücke) überträgt aufgrund der Durchführungsbestimmung Nr. 14 zur 2. Verordnung zur Neuordnung des Geldwesens vom 31.5.1949 die Verwaltung der in Westberlin gelegenen und nicht Betriebszwecken dienenden Vermögenswerte der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der dem Senator für Finanzen unterstehenden 'Verwaltung des ehemaligen Reichsbahnvermögens (Vorratsvermögen) in Westberlin.'"

In § 4 heißt es:

> "1.) Die Bundesbahn verpflichtet sich, die z. Zt. bei dem Landesfinanzamt - Sondervermögen (E) - und dem Verwaltungsamt für ehemaligen Reichsgrundbesitz (Eisenbahn) beschäftigten Bediensteten (Beamte z. Wv., Angestellte und Arbeiter), die schon vor dem 8.5.1945 in den Eisenbahndienst eingetreten sind, in den Bundesbahndienst zu übernehmen und zur Dienstleistung bei der in § 1 Ziff. 1 angeführten Verwaltung abzuordnen." 494)

---

491) Text siehe An. 486 a.a.O. S. 7. 1951 wurde die Verwaltung dem Landesfinanzamt Berlin übertragen, siehe die Bestallungsurkunde vom 11.7.51 a.a.O. S. 9.

492) Siehe Berlin, Quellen 2 Nr. 1027, S. 1781 f. (1782).

493) Text der Verwaltungsstelle Berlin der DB.

494) Dies geschah durch Bestallungsurkunden der Währungsüberwachungsstelle v. 15.10.53 (s.o. An. 480, BGH-Urt. a.a.O. S.8) und v. 2.12.54 (Text der Verwaltungsstelle der DB).

Eine rechtliche Würdigung aller dieser Maßnahmen führt zu zwei Schlußfolgerungen.
Durch die Übertragung von Verwaltungsvollmachten auf die DB einerseits und die vollständige organisatorische Einordnung der bei der VdeR beschäftigten Bediensteten in den Dienstbetrieb der bereits bestehenden Verwaltungsstelle der DB in Berlin [495] wurde zwar "tatsächlich diejenige Situation geschaffen, deren rechtliche Verwirklichung an dem Einspruch [496] der All. Komm. gescheitert war." [497] Hier gilt es aber festzuhalten, daß auch nach diesen Regelungen die Eigentumsverhältnisse am RV unverändert geblieben waren.
Die Durchführungsbestimmung Nr. 14 bezweckte, wie schon aus ihrer eigenen Bezeichnung hervorgeht, [498] eine Ergänzung der Maßnahmen über die Währungsreform, und zwar zur lückenlosen Sicherung ihres Erfolges. Dazu wurden genau festgelegte Verwaltungsrichtlinien aufgestellt; die Sanktion in Ziff. 3 c) sieht keinen Entzug des Eigentums, sondern lediglich eine Zwangsverwaltung gemäß den festgelegten Verpflichtungen vor. Zu einer Übertragung von Eigentumsrechten ermächtigte demzufolge die Durchführungsbestimmung Nr. 14 nicht. Angesichts des erklärten Willens [499] der Alliierten, die Eigentumslage des RV anders als beim übrigen Reichsvermögen unverändert zu lassen, bedurfte es einer ausdrücklichen Zustimmung der Besatzungsmächte zu einer Übertragung von Vermögensrechten, wie sie in der Verwaltungsübereinkunft zwischen Berlin und der DB vereinbart worden ist. Über mehr als Verwaltungsrechte konnte daher nicht wirksam verfügt werden.

---

495) Sie ist der Bundesbahndirektion Hamburg unterstellt. Vgl. Berlin 1951-1954, S. 323 f. (53). Siehe auch das Dienststellenverzeichnis im Geschäftsbereich der DB, Geschäftsjahr 1969.

496) Siehe o. S. 115 An. 230 f. und An. 458.

497) So das BVerwG Beschluß vom 21.8.58 - VII P 3.58 -.

498) "In Ergänzung der UmstellungsVO und der zur Durchführung derselben erlassenen Bestimmungen wird ... angeordnet: ...". Siehe o. An. 485.

499) Siehe o. S. 115 An. 231 und S. 163 und An. 458.

Zum zweiten ergibt sich aus dem auf währungsrechtliche Zwecke beschränkten Bezug jener alliierten Maßnahmen, daß auch eine grundsätzliche und umfassende Regelung der Zuständigkeiten für die Verwaltung des RV in West-Berlin von den Alliierten noch nicht getroffen worden ist. [500] Die deshalb fehlende rechtliche Klarheit über die Kompetenzverteilung hinsichtlich der Verwaltung des RV in West-Berlin hat die VdeR und die DR/DDR in ein Konkurrenzverhältnis gebracht. So hat die DR/DDR versucht, mit Mietern und Pächtern von Lagerräumen und -gelände, das zum von der VdeR gemäß der Durchführungsbestimmung Nr. 14 verwalteten RV gehört, in ein neues Vertragsverhältnis zu kommen. Damit sollten entgegen den alliierten währungsrechtlichen Bestimmungen Teile des "Vorratsvermögens" der Verwaltung und Nutzung der DR/DDR unterworfen werden. So werden ferner sowohl das im britischen Sektor auf Reichsbahngelände gelegene Eisenbahnverkehrsmuseum als auch das Gelände des stillgelegten Anhalter-Fernbahnhofs [501] der Verwaltung durch die VdeR von der DR/DDR vorenthalten.

Den ausschlaggebenden Ausgangspunkt für die Beurteilung der Verwaltungsbefugnis bildet auch hier das Gesetz Nr. 52. Infolge der Beschlagnahme und Vermögenskontrolle durch die

---

500) Auch die alliierten AOen zur "Überwachung von Pachtverträgen von Geschäften und Gaststätten auf Eigentum der Reichs- und Stadtbahn", BK/O (49) 53 v. 12.3.49 (VOBl. I S. 85 f.) und BK/O (49) 133 v. 25.6.49 (VOBl. I S. 208) entbehrten eines solchen Charakters ebenso wie die die deutsche Gerichtsbarkeit hinsichtlich der Vollstreckung in RV beschränkenden Befehle und Gesetze, BK/O (46) 108; BK/O (47) 50 (VOBl. I S. 68); BK/O (47) 74 (VOBl. I S. 116); BK/O (47) 172 (VOBl. I S. 225); Gesetz Nr. 7 v. 17.3.50 (VOBl. I S.89) mit DB Nr. 1 (VOBl. 1950 I S. 182); ebenso die AOen zur teilweisen Wiederaufhebung durch BK/L (55) 6 und BK/L (56) 15 (Berlin 1955-1956, S. 69 (57 a), 494 (33)).

501) Siehe Berlin 1951-1954, S. 361 f. (41).

Alliierten sind nur die Verwaltungszuständigkeiten rechtlich begründet, die von Alliierten deutschen Behörden eingeräumt wurden. Ob das entscheidende Kriterium der Durchführungsbestimmung Nr. 14, Sitz oder Ort der Niederlassung des Eigentümers oder Berechtigten außerhalb der Westsektoren Berlins, [502] auch ohne weiteres auf die DR in West-Berlin angewendet werden konnte, dürfte zunächst zweifelhaft gewesen sein. Immerhin lag der Sitz der Rbd Berlin zunächst noch im amerikanischen Sektor. [503] Eigentümer des RV war das Deutsches Reich geblieben, das auch in West-Berlin fortexistierte. Lediglich unter dem Gesichtspunkt, daß die Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin als "Berechtigte" im Sinne der Durchführungsbestimmung Nr. 14 anzusehen war, konnte eine Anwendung dieses Kriteriums in Betracht kommen. Als "Berechtigte" konnte die Verkehrsverwaltung wiederum nur betrachtet werden, solange sie sich als Vorläuferin der gesamtdeutschen Zentralverwaltung verstand. [504] Immerhin war z. B. das Schreiben der Finanzabteilung des Senats [505] noch an die DR als eine außerhalb West-Berlins befindliche Behörde gerichtet.

Während der DR/DDR hinsichtlich des "Vorratsvermögens" eine Rechtsgrundlage für Verwaltungsbefugnisse fehlt, [506] kann die VdeR als von den Alliierten geduldete Not- oder Treuhandverwaltung des "Vorratsvermögens" angesehen werden.

---

502) Ziff. 2, siehe oben S. 167.

503) Siehe oben S. 109 und dort An. 211.

504) Siehe dazu oben S. 140 f.. Zur Zeit der Währungsreform mag diese Voraussetzung schon nicht mehr gegeben gewesen sein. so daß die Verkehrsverwaltung mangels jeglicher Hoheitsbefugnisse in West-Berlin auch nicht mehr als "Berechtigte" angesehen werden konnte.

505) Siehe oben An. 492.

506) Nach Auffassung des BGH, siehe o. An. 480 a.a.O. S. 13, sind die rechtlichen Beziehungen zwischen der DDR-Reichsverwaltung "zum Vorratsvermögen" nach der Währungsreform "so locker geworden, daß die für den praktischen Rechtsverkehr nahezu bedeutungslos geworden sind."

c) Mögliche neue Rechtsträger

Da das Deutsche Reich oder eine andere gesamtdeutsche Staatsgewalt in absehbarer Zeit nicht als voll funktionsfähiger Rechtsträger reaktiviert werden wird, stellt sich die Frage, wer als zukünftiger Eigentümer des RV in West-Berlin in Betracht kommt. Diese Frage hängt zwar eng mit dem Problem zusammen, ob das Deutsche Reich einmal als untergegangen oder aufgelöst betrachtet werden wird. Damit allein wäre aber in West-Berlin keine neue Eigentümerstellung begründet. Während in einem solchen Fall hinsichtlich der RV-Teile in der BRD und in der DDR das volle Eigentum [507] dieser Staaten feststünde, bliebe diese Frage ohne eine endgültige Entscheidung über den staats- und völkerrechtlichen Status West-Berlins offen.
Unabhängig davon, wie das rechtliche Schicksal des Deutschen Reiches einmal entschieden werden wird, ist bei den Überlegungen über eine neue Rechtsträgerschaft von folgenden rechtlichen Gegebenheiten in West-Berlin auszugehen. Solange in West-Berlin die Besatzungsherrschaft und die auf ihr beruhende Beschlagnahme des RV gegeben ist, steht es den Alliierten frei, einen neuen Rechtsträger zu bestimmen. Die Beteiligung der Sowjetunion an einer solchen Entscheidung ist wohl nicht als erforderlich anzusehen, da die Behandlung des Reichsvermögens in Berlin ohnehin den jeweiligen Besatzungsmächten überlassen worden war. [508] Darüber hinaus ist ein solches Erfordernis auch deshalb zweifelhaft, weil sich die vierte Besatzungsmacht weitgehend aus den Viermächtegremien zurückgezogen hat [509] und an einer Entscheidung über Vermögensübertragungen in West-Berlin nur nach einer Rückkehr in die

---

507) Also somit auch Verlust eines evtl. verbliebenen geringsten Restes. Siehe o. An. 477.

508) Siehe o. S. 27 f. und dort An. 65.

509) Siehe o. S. 76 bei An. 81, S. 79 und An. 95.

All. Komm. beteiligt werden könnte. Als neuer Eigentümer kommt das Land Berlin oder die BRD in Betracht. Das Land Berlin ist eine rechtsfähige Gebietskörperschaft, auf die das RV von den Alliierten übertragen werden könnte. Damit wäre dann hinsichtlich eines Teiles des ehemaligen Eisenbahnlandes Preußen wieder der Zustand hergestellt, der vor dem Staatsvertrag von 1920 und ohne die Gesetze von 1934 bestanden hatte. [510] Eine andere Möglichkeit wäre, das RV zu Bundesbahnvermögen zu machen. An einer solchen Entscheidung bräuchte die Sowjetunion aus dem schon erwähnten Grunde und wohl auch deshalb nicht noch besonders beteiligt zu werden, da das Viermächte-Abkommen über Berlin eine Intensivierung der Bindungen zwischen der BRD und West-Berlin gestattet. [511] Eine Verbindung von Bundesvermögen mit in West-Berlin gelegenem Vermögen würde eine Entwicklung der Bindungen im Sinne des Viermächte-Abkommens bedeuten. Dabei ist festzuhalten, daß mit einer solchen vermögensrechtlichen Entscheidung nicht zugleich auch das Betriebsrecht zwangsläufig auf die DB übertragen werden müßte. Eigentum und Betriebsführung könnten, wie schon zuzeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auseinanderfallen. [512] Während heute das Eigentum beim Deutschen Reich liegt und der Betrieb für dieses im Auftrage der All. Komm. durchgeführt wird, [513] könnte unter Umständen das Betriebsrecht der DR der Verkehrsverwaltung der DDR übertragen werden, die dann Bundeseisenbahnvermögen nutzen würde.

---

510) Siehe o. S. 14.
511) Siehe o. S. 87 unter B..
512) Siehe o. S. 14 f..
513) Siehe o. S. 56.

4. Die Bahnpolizei

Für die Bahnpolizei war in der alliierten Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin eine besondere Regelung getroffen worden. [514] Sie bestätigt die Geltung der einschlägigen deutschen Rechtsgrundlagen. Die "Aufstellung einer besonderen Polizeitruppe" bedeutete keine Abweichung von den Vorschriften der BO. Zwar sind nach §§ 74 Abs. 1, 45 Abs. 1 BO Eisenbahnpolizeibeamte z. B. unter anderem auch Pförtner, Bahnsteigschaffner, Weichensteller, Heizer. Aber auch hier müssen in der Person eines Bahnpolizeibeamten noch besondere Voraussetzungen erfüllt sein: Vereidigung oder eidesstattliche Verpflichtung, § 74 Abs. 2 BO, sowie Uniform oder Dienstabzeichen oder sonst ein Ausweis über ihre amtliche Eigenschaft, § 75 Abs. 2. Der Ausdruck "besondere Polizeitruppe" befindet sich demnach durchaus im Einklang mit den Bestimmungen der BO.
Im übrigen ist für die Kompetenzen der Bahnpolizei ausdrücklich die Geltung der deutschen gesetzlichen Bestimmungen angeordnet worden. Danach beschränkt sich ihr Amtsbereich örtlich auf das Gebiet der Bahnanlagen [515] und sachlich auf Maßnahmen zur Einhaltung der Vorschriften über Eisenbahnbetrieb und -verkehr, § 75 Abs. 1 BO. Soweit jemand, z. B. wegen Übertretung von §§ 77-81 BO, festgenommen und nicht wieder in Freiheit gesetzt wird, ist dieser unverzüglich dem Amtsrichter oder der Polizeibehörde des Bezirks, in dem die Festnahme erfolgte, vorzuführen, § 75 Abs. 5 BO. Im übrigen ist insbesondere zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ord-

514) Siehe o. S. 46.

515) Dabei sind grundsätzlich gewisse, genau geregelte Ausnahmen möglich; vgl. z. B. die Überwachung von Bahnhofsvorplätzen § 77 Abs. 8 BO oder die Nachteile gem. § 167 GVG.

nung auf den Bahnsteigen die allgemeine Polizei befugt. [516] Soweit nach diesen Grundsätzen die Bahnpolizei zuständig ist, darf daher im Normalfall die allgemeine Polizei nicht eingreifen und umgekehrt. [517]

Trotz dieser eindeutigen und klaren Rechtslage ist es zwischen der Bahnpolizei [518] und der West-Berliner Polizei zu teilweise schweren Auseinandersetzungen gekommen.
So wurde die West-Berliner Polizei bei der Erfüllung sicherheitspolizeilicher Aufgaben auf Reichsbahngelände wie z. B. bei der Entfernung von Propaganda-Plakaten, [519] bei der Verhinderung der Verteilung von Flugblättern oder bei der Unterbindung von Unterschriftensammlungen, [520] bei Vorgehen gegen Hissen von DDR-Fahnen auf Reichsbahngelände [521] oder bei der Unterbindung von Personen-Verschleppungen nach Ost-Berlin, [522] von Angehörigen der Bahnpolizei behindert. Deshalb sind zum Teil Transportpolizisten in West-Berlin verhaftet und wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt bestraft worden. [523] In einer Anordnung vom 21.8.1962 [524] über die Befugnisse der Berliner Polizei auf Reichsbahngelände hat

---

516) So z.B. auch die Schreiben vom 24.5.49 d. brit. u. am. Stadtkommandanten an die Rbd Berlin, siehe Berlin, Quellen 2 Nr. 1008, S. 1756; Berlin 1955-1956, S. 966 f. (20). In einem Urteil des BGH vom 7.2.61, agedr. in: Recht in Ost und West 1961, S. 255, werden die regelmäßig von West-Berliner Schutz-Polizei durchgeführten Streifengänge auf S-Bahngelände als Ausfluß der dort bestehenden Polizeigewalt und daher für rechtmäßig erachtet.

517) Haustein-Kruchen, S. 215 f. m.w.N. der Rspr..

518) Sie ist unter der Bezeichnung "Transportpolizei" dem Volkspolizeiamt T (Nordbahnhof) unterstellt.

519) Vgl. LG Berlin Urt. v.12.6.50 (siehe o. S. 46 An. 165), S.3. Gegenüber der Aufforderung der West-Berliner Polizeibeamten "Kollegen macht mal Platz, wir müssen die Plakate entfernen", erklärten die Angehörigen der Transportpolizei (Bahnpolizei): "Sie befinden sich auf dem Boden der DDR, wir sind hier zuständig."

520) Berlin 1951-1954, S. 134 (40); 143 (67); 1057 (12b).

521) A.a.O. S. 143 (66).

522) A.a.O. S. 503 (54 a).

523) Z.B. LG Berlin siehe o. An. 516.

524) BK/O (62) 6, GVBl. S. 1098.

die All. Komm. noch einmal die Geltung der deutschen Rechtsgrundlagen in der BO bestätigt [525] und den Bahnpolizisten den Besitz jeglicher Waffen außer Gummiknüppeln verboten [526] und darüber hinaus ihre oberste Hoheit im Bereich der Bahnpolizei ausdrücklich klargestellt:

> " 1. Die Angehörigen der Bahnpolizei in Westberlin müssen alle Anordnungen und Anweisungen der Alliierten Kommandatura und des Kommandanten des betreffenden Sektors oder dessen Stellvertreters befolgen. Im Falle einer Unstimmigkeit zwischen den Bestimmungen der deutschen Eisenbahnordnung und den Anweisungen der Alliierten Kommandatura sind letztere ausschlaggebend."

Bei der Ermittlung und Verfolgung von strafbaren Handlungen auf Bahngebiet, die die allgemeinen Strafgesetze verletzen, ist die Bahnpolizei gemäß § 75 Abs. 4 BO, § 163 StPO lediglich zum "ersten Angriff" befugt. Danach hat sie alle weiteren Maßnahmen der allgemeinen Polizei zu überlassen. [527] Ob sich die Bahn- bzw. Tansportpolizei der DR an diese Grundsätze hält, ist schwer nachprüfbar, da West-Berliner Behörden von eventuell vorkommenden Kompetenzüberschreitungen der Bahnpolizei kaum Kenntnis erlangen werden. Jedenfalls dürfte in dem Fall, in dem gegen einen auf dem Bahnhof Zoo beschäftigten West-Berliner Reichsbahnangestellten unter anderem wegen Betruges, Unterschlagung und Urkundenfälschung ermittelt wurde, [528] die Transportpolizei ihre Befugnisse weit überschritten haben, bevor sie diese Sache zur zuständigen Staatsanwaltschaft in West-Berlin abgab; denn einmal vergingen bis dahin mehrere Monate und zum anderen waren von der Transportpolizei noch zahlreiche Zeugen vernommen und sogar ein Auszug aus dem Strafregister der DDR eingeholt worden.

---

525) A.a.O. Ziff. 2-5.
526) A.a.O. Ziff. 6.
527) Haustein-Kruchen, S. 218.
528) LG Berlin (514) 57 KLs 1/69.

Die Angehörigen der Bahnpolizei waren dazu auch nicht als Hilfspolizeibeamte oder Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft (§152 GVG) berechtigt, da es an einer entsprechenden Übertragung von Aufgaben seitens der All. Komm. oder einer West-Berliner Behörde fehlte. Entsprechende Ermächtigungen, die auf Vereinbarungen zwischen dem Reichsverkehrs- und dem Reichsinnen- oder Reichsjustiz-Minister beruhten, [529] sind durch die alliierte Vereinbarung von 1945 sowie die Anordnung AO der All. Komm. von 1962 überholt worden, die genau angeben, welche deutsche Gesetzes-Vorschriften über die Befugnisse der Bahnpolizei gelten sollen.

Da es sich bei der Tätigkeit der Bahnpolizei um Ausübung öffentlicher Gewalt handelt, ist auch hier gegenüber Maßnahmen der Bahnpolizei Rechtsschutz vor den West-Berliner Verwaltungsgerichten [530] und bei fehlerhaften Verwaltungsakten ggf. ein Schadenersatzanspruch nach dem in West-Berlin geltenden Staatshaftungsrecht [531] gegeben.

5. Die Rechtsverhältnisse des Personals

Während in den Westzonen [532] die Reichsbahnbeamten als Bundesbahnbeamte in ihrem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis verblieben, [533] wurde in der SBZ das Beamtentum abgeschafft. [534]

---

529) Vgl. bei Wengler, Rechtslage S. 677.

530) Vgl. auch a. S. 123.

531) Siehe o. S. 143 bei An. 365.

532) Die DR und die Bahnverwaltungen waren nach Auffassung des BGH, JZ 1951, S. 78 ff. (79), in räumlicher Beschränkung auf die Westzonen personengleich.

533) Vgl. Art. 133, 87 Abs. 1 GG, § 19 BBahnG. Es galt zunächst das Deutsche Beamtengesetz v. 26.1.37 (RGBl. I S. 39) i.d. Bundesfassung (BGBl. I 1950, S. 279), das 1953 vom Bundesbeamtengesetz (BGBl. I S. 551) abgelöst wurde.

534) Gemäß SMAD-Befehl Nr. 66 v. 17.9.45 wurde das Deutsche Beamtengesetz von 1937 ausdrücklich aufgehoben. Siehe Witt, S.69.

Zwar gilt in West-Berlin das Bundesbeamtengesetz. [535] Da in West-Berlin das Bundesbahngesetz nicht zur Wirkung gelangte und der Bund bei der DR nicht das Deutsche Reich ablöste, ist es bei dem 1945 geltenden Rechtszustand geblieben. Nach § 18 RBahnG sind die Reichsbahnbeamten unmittelbare Reichsbeamte, für die das Deutsche Beamtengesetz [536] gilt. Die Rechtsverhältnisse der Arbeiter und Angestellten der DR regelt unter anderem das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlicher Verwaltung und Betrieben. [537] Dienstherr ist somit das Deutsche Reich geblieben, wobei die Kompetenzen der obersten Dienstbehörde (Reichsverkehrsminister) der All. Komm. zustehen.

Ihre oberste Befugnis hinsichtlich der Regelung der Besoldung für die bei der DR Beschäftigten nahm die All. Komm. während des Eisenbahnerstreicks im Jahre 1949 wahr. Als nach der Währungsreform die in West-Berlin wohnenden ca. 13.000 Eisenbahner ihre Entlohnung in DM West verlangten und deshalb in den Streik traten, genehmigte die All. Komm. ein besonderes Verfahren der Entlohnung, nachdem der Chef der Transportabteilung der SMAD dessen Einhaltung durch die Rbd Berlin garantiert hatte. [538] Danach wurde von der DR ein Teil des Lohnes in DM West gezahlt und der Magistrat ermächtigt, bestimmte Prozentsätze des in DM Ost ausgezahlten Lohnes 1:1 in DM West umzutauschen. [539]

---

535) Vgl. § 201 d. Ges. u. GVBl. S. 653.

536) Siehe o. An. 533.

537) Vom 23.3.34 (RGBl. I S. 20).

538) Vgl. Mitteilung d. am. Mil.-Reg. v. 21.6.49. Abgedr. in Berlin, Quellen 2 Nr. 1018, S. 1770 f..

539) Vgl. im einzelnen Schreiben der westlichen Kommandanten v. 25.6.49 (Berlin, Quellen2 Nr. 1019, S. 1771 f.) und BK/O (49) 209 v. 28.9.49 (a.a.O. Nr. 1023, S. 1775).

Abgesehen von der Versorgung eines bestimmten Teiles der in West-Berlin wohnenden Eisenbahner durch die VdeR [540] wird in der Praxis das in der DDR geltende Recht auf die Eisenbahner in West-Berlin angewandt. Dabei handelt es sich nicht nur um speziell die Rechtsverhältnisse der Eisenbahner betreffende Vorschriften wie z. B. die Eisenbahner-Verordnung[541] oder die VO über die Herabsetzung der Altergrenze für die Eisenbahner, [542] sondern auch um allgemeine Gesetze wie das Gesetzbuch der Arbeit der DDR von 1961. [543]
Ferner wurden die West-Berliner Eisenbahner nach Auflösung der der Rbd Berlin angegeliederten Reichsbahnversicherungsnstalt bei der 1947 mit Sitz in Potsdam errichteten Einheitssozialversicherung für die SBZ und Berlin versichert. [544]
Obwohl die West-Berliner Eisenbahner der Justizhoheit West-Berlins unterliegen, [545] behandeln häufig Konfliktskommissionen, die bei den Betriebsstellen der DR in West-Berlin

---

540) Insbesondere die Ruheständler und deren Hinterbliebenen gem. dem Ges. zu Art. 131 GG v. 11.5.51 (BGBl. I S. 307) und dem Fremd- und Auslandsrentengesetz von 1953. Vgl. dazu im einzelnen Witt, S. 67 ff..

541) Vom 18.10.56 (GBl. I S. 1211 i.d.F. vom 23.6.60, GBl. I S. 421).

542) Vom 30.11.50 (GBl. S. 1175).

543) Vom 12.4.61 (GBl. I S. 27) i.d.F. v. 23.11.66 (GBl. I S.111).

544) Vgl. Witt, S. 69. Für die Eisenbahner mit Wohnsitz in Groß-Berlin wurde eine besondere Sozialversicherungskasse in Ost-Berlin geschaffen.

545) So hat z. B. das KG Berlin - 1 Ss 85/49 (B) (390/49) - mit Recht die Anwendung einer sowjetischen Amnestie-VO von 1948 auch auf Betriebsdelikte (Gefährdung des Eisenbahntransportes) abgelehnt. Ferner sind z.B. die in West-Berlin bei der DR Beschäftigten Beamte im Sinne des § 359 StGB und daher ggf. nach den Tatbeständen §§ 348 ff. StGB zu bestrafen. Entscheidend ist dabei lediglich, ob der Eisenbahner zu Dienstverrichtungen berufen ist. Das dürfte bei der DR als einem der Daseinsvorsorge dienenden Unternehmen grundsätzlich der Fall sein (vgl. BGHSt 12, 89 ff (90)). Daher ist es nicht richtig, wenn das LG Berlin im Urt. v. 7.3.69 - (514) 57 KLs 1/69 - die Beamteneigenschaft i.S.d. § 359 StGB ablehnte, weil bei "den gegebenen politischen Verhältnissen nicht festgestellt werden konnte, welche nach öffentlichem Recht zuständige Behörde den Angeklagten mit der Wahrnehmung seiner Aufgaben betraut hatte."

eingesetzt werden, einfache zivilrechtliche und andere Streitigkeiten. [546] Ihre Beschlüsse erklärt das dafür zuständige Stadtbezirksgericht Mitte in Ost-Berlin für vollstreckbar.

Da die DDR in West-Berlin keine Gesetzgebungsbefugnis und keinerlei Justizhoheit besitzt, entbehren die Einbeziehung der West-Berliner Eisenbahner in das Arbeits- und Versicherungsrecht der DDR sowie die angeführten Maßnahmen der Betriebsjustiz einer in West-Berlin geltenden Rechtsgrundlage.

6. Die Steuerpflicht der Deutschen Reichsbahn in West-Berlin

Auch in der Frage der öffentlichen Abgaben durch die DR sind wesentliche Rechtsgrundlagen in West-Berlin seit 1945 nicht verändert worden. Gemäß § 15 Reichsbahngesetz nimmt die DR eine Sonderstellung ein. Steuern hat die DR ebenso wie übrige Teile der (Reichs-)Verwaltung zu entrichten. Befreit ist die DR unter anderem von der Vermögens- und Körperschaftssteuer [547] und ferner von der Gewerbesteuer, da die DR kein Gewerbebetrieb ist, § 16 Abs. RBahnG. Die Personen- und Güterbeförderung unterliegen der Besteuerung. [548] Von der Grundsteuer ist der Grundbesitz der DR befreit, soweit er zu Betriebs- oder Verwaltungszwecken genutzt wird. [549]

---

546) Sie beruhen auf einem Erlaß des Staatsrates der DDR vom 4.10.68 (GBl. I S. 87).

547) Vgl. dazu im einzelnen näher Finger, Eisenbahngesetz (2), Erl. 1 zu § 15 RBahnG, S. 294 f..

548) Vgl. Beförderungssteuerges. v. 29.6.26 (RGBl.I S. 357) i.d.F. v. 2.7.36 (RGBl. I S. 351) und die VO über die Erhebung der Beförderungssteuer bei der DR v. 21.9.36 (RGBl. I S. 738) sowie z. B. d. Beförderungssteuerges. v. 13.6.55 (BGBl. I S. 366) u. v. 30.6.58 (BGBl. I S. 421).

549) Vgl. § 15 Abs. 2 RBahnG; Finger (An. 546) a.a.O. Erl. 3.

Während Grundsteuern für nicht zu Betriebs- oder Verwaltungszwecken genutzte Grundstücke der DR in West-Berlin von der VdeR entrichtet werden, [550] führt die DR in West-Berlin keinerlei Steuern ab, sondern richtet sich nach dem in der DDR geltenden Steuerrecht. Hinsichtlich Körperschafts-, Vermögens- und Gewerbesteuer gelten in der DDR die gleichen Befreiungen wie in West-Berlin. Für Beförderungsleistungen wurde jedoch ab 1956 in der DDR eine Steuer in Gestalt der Dienstleistungsabgabe gezahlt. [551] Lohnsteuer für ihre in West-Berlin beschäftigten Bediensteten errechnet die DR nach lohnsteuerrechtlichen Vorschriften der DDR und führt die Beträge an die Finanzverwaltung in Ost-Berlin ab.
Zwar bestimmt der Befehl Nr. 95 vom 18.11.1948 [552] des sowjetischen Stadtkommandanten, das "die Bezahlung aller Arten von Steuern von Behörden, die im sowjetischen Sektor gelegen sind, nur bei Steuerkassen, die sich im sowjetischen Sektor befinden," entrichtet werden sollten. Einmal galt dieser Befehl jedoch nicht in den Westsektoren Berlins. Zum anderen erfüllte der West-Berliner Teil der DR, zumal die Rbd Berlin zu dieser Zeit noch ihren Sitz in einem Westsektor hatte, [553] nicht die Voraussetzung, im Ostsektor gelegen zu sein.

---

550) Gem. Ziff. 5 a) der Durchführungsbestimmung Nr. 14 (siehe o. An. 484) ist der Verwalter ohne besondere Genehmigung der Währungsüberwachungsstelle zur Entrichtung von Steuern befugt. Soweit die VdeR zum "Vorratsvermögen" gehörende Grundstücke nicht verwaltet (siehe o.S. 171 und An. 501), zahlen weder sie noch die zur Verwaltung nicht berechtigte DR/DDR Grundsteuern.

551) Siehe im einzelnen Ballach, Eisenbahnrecht A II 1 Bl. 6.

552) VOBl. I S. 494.

553) Siehe o. S. 109 und dort An. 211.

In den Westsektoren galten vielmehr allein die Anordnungen der Stadtkommandanten vom 11./12.11.1948 [554] wonach in West-Berlin aufkommende Steuern nicht im sowjetischen Sektor bezahlt werden durften, sondern an ein Finanzamt in West-Berlin zu entrichten waren.

Auch im Bereich der Steuerhoheit hat die All. Komm. ihre oberste Befugnis zur Geltung gebracht, indem sie nach Einführung der Mehrwertsteuer [555] die DR zur Entrichtung von Steuern in West-Berlin aufforderte. [556]

---

554) VOBl.I S.498 (am.),499 (brit.), 500 (franz.).

555) Vgl. Umsatzsteuergesetz (Mehrwertsteuer) v. 29.5.67 (BGBl. I S. 545, das gem. § 32 d. Ges. auch in West-Berlin gilt.

556) BK/L (69) 33 v. 17.10.69.

Zusammenfassung von D.

Entsprechend der staats- und völkerrechtlichen Lage blieb auch die eisenbahnhoheitsrechtliche Situation in West-Berlin in ihren Grundlagen seit 1945 unverändert. Die alliierte Vereinbarung über das Eisenbahnwesen in Berlin von 1945 ist bis heute wirksam. Betrieb und Verwaltung der DR in West-Berlin sind kein Ausfluß gebietsfremder Staatsgewalt. Die Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin konnte den Alliierten zu keiner Zeit gleichberechtigt gegenübertreten. Aus diesen Gründen kommt eine analoge Anwendung der völkerrechtlichen Grundsätze für Grenzeisenbahnen und gebietsfremde Eisenbahnunternehmungen auf die Verhältnisse in Berlin nicht in Betracht.

Während das Eisenbahnrecht in der DDR und in der BRD verändert und entwickelt wurde, bilden die Rechtsgrundlagen für die DR in West-Berlin nach wie vor die 1945 für die DR geltenden deutschen gesetzlichen Vorschriften.
Die Besatzungsmächte brachten in zahlreichen Anordnungen und Maßnahmen immer wieder ihre oberste Befugnis in den verschiedenen Bereichen des Eisenbahnwesens zur Geltung. Sie haben für die fehlende Reichsverwaltung oberhalb der Reichsbahndirektionsebene weder einen eigenen Dienstapparat eingesetzt noch in einer grundsätzlichen und umfassenden Regelung West-Berliner Behörden damit beauftragt. Auch ein neuer Rechtsträger für das in West-Berlin belegene Reichseisenbahnvermögen ist nicht bestimmt worden.
Die Aufgaben des Reichsverkehrsministers wurden bisher überwiegend faktisch von der Verkehrsverwaltung in Ost-Berlin wahrgenommen. Solange dies im Vorgriff auf eine gesamtdeutsche Zentralverwaltung geschah oder im Einklang mit dem geltenden Viermächte-Regelungen erfolgte, entsprach dies der

hoheitsrechtlichen Lage in Berlin. Soweit die DR jedoch als Staatsbahn der DDR und die Verwaltung als Ministerium der DDR in West-Berlin aufzutreten versuchte, fehlt es hierfür an einer Rechtsgrundlage.
Mangels einer entsprechenden Gesetzgebungshoheit können DDR-Gesetze auf das Eisenbahnwesen in West-Berlin nicht rechtsverbindlich angewendet und erst recht nicht Bestimmungen, wie z. B. Tarifvorschriften, in West-Berlin als Gesetze der DDR verkündet werden.
Der von der BRD und der DDR vereinbarte Verkehrsvertrag ist dem auf höherer Ebene geschlossenen Viermächte-Abkommen über Berlin untergeordnet. Er läßt daher den alliierten Vorbehaltsbereich und die von ihm konservierten innerdeutschen und alliierten Rechtsgrundlagen für das Eisenbahnwesen in West-Berlin sowie für den "überzonalen" Eisenbahnverkehr zwischen Berlin und der BRD unberührt. Ebenso hat der Grundlagenvertrag zwischen der BRD und der DDR die festgestellten Rechtsgrundlagen nicht nur nicht verändert, sondern die Grenzen der Hoheitsrechte der DDR und die daraus resultierende Abgeleitetheit aller ihrer Befugnisse in West-Berlin bestätigt.

Ob die im Viermächte-Abkommen über Berlin eröffnete Möglichkeit, die Bindungen zwischen der BRD und West-Berlin zu entwickeln und die Stellung der BRD bei der völkerrechtlichen Vertretung West-Berlins zu verstärken, für das Eisenbahnwesen genutzt werden kann, hängt in erster Linie von den politischen Entwicklungen ab. Die Lücke, die durch den Ausfall der Reichsbehörden entstanden ist und in die teilweise das Ministerium für Verkehrswesen der DDR mangels hoheitlicher Zuständigkeiten lediglich faktisch eintrat, könnte von der DB geschlossen werden.

L E B E N S L A U F

Am 6.9.1942 wurde ich als Sohn des Pfarrers Herbert Posth und seiner Frau Käthe geb. Bredthauer, in Berge bei Nauen geboren. Vom 1.9.1949 bis zum 30.3.1954 besuchte ich die Zentralschule Berge. Nach der Übersiedlung mit den Eltern und meinem Bruder nach Berlin-Spandau im Jahre 1954 trat ich dort zunächst in die sechste Klasse der Ersten Grundschule ein und wurde anschließend in den altsprachlichen Zug des Kant-Gymnasiums übernommen, wo ich am 9.3.1962 die Reifeprüfung bestand.

Rechtswissenschaft studierte ich an der Freien Universität Berlin, an der Georg-August-Universität in Göttingen und an der Albert-Ludwigs-Universität in Freiburg im Breisgau. Am 8.9.1967 legte ich vor dem Justizprüfungsamt bei dem Oberlandesgericht in Celle die erste juristische Staatsprüfung ab.

Zur Zeit befinde ich mich im juristischen Vorbereitungsdienst.